Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 46 / 27. OKTOBER 2021

MotoGP: Márquez siegt in Misano

Bagnaia stürzt, Quartararo feiert

TCR Germany

Engstler macht den Titel klar

Rallycross-WM

Zweiter Erfolg für Grönholm

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 46



Formel 1: US-Grand-Prix in Austin

Verstappen gewinnt dank Strategie-Poker



Historie: 50. Todestag von Jo Siffert

Schweizer Legende für immer unvergessen



ADAC GT Masters: Hockenheim

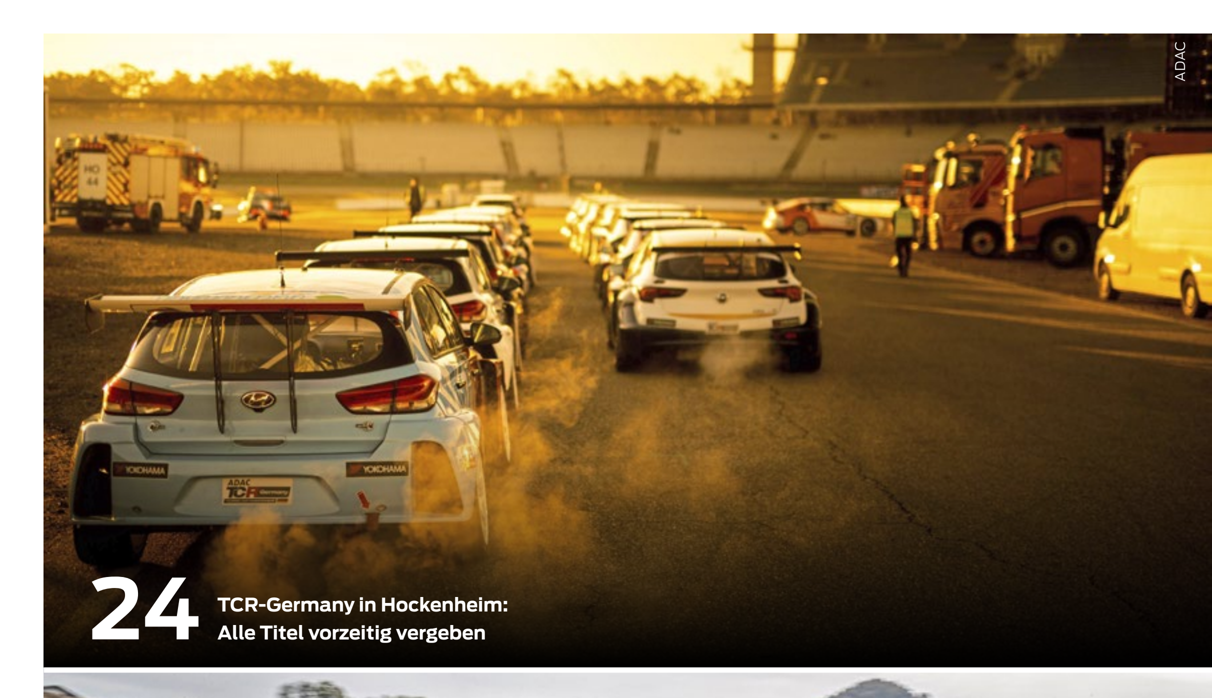
Zwei Siegerpokale für die Grasser-Lambos

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



ADAC



EISELE



MOTOGP

Editorial

Die Stimmung war einzigartig. Die Formel 1 entwickelt sich in den USA ganz offensichtlich zu einem Kult. Jetzt sollten die Macher in die Tiefe gehen.

Als sich die Wege von Andreas Seidl und mir nach dem Rennen trennten, da wollte McLarens Teamchef noch einen Gedanken loswerden. „Sensationell, oder?“ Gemeint war nicht die Vorstellung seiner Mannschaft, sondern die der Fans. Die Atmosphäre war einfach genial. 380 000 Zuschauer belegten an drei Tagen die Tribünen und verwandelten den Circuit of the Americas in ein Tollhaus. Sie bejubelten den Dreikampf zwischen Verstappen, Hamilton und Pérez in der Qualifikation. Sie schrien die Namen der Fahrer und Teamchefs in der Startaufstellung. Sie warteten geduldig, wie sich das (taktische) Rennen zwischen den Protagonisten entfaltete, fieberten mit, applaudierten dem Sieger und dem Rest.

Jeder Fahrer muss sich wie ein echter Star vorgekommen sein. Selbst Red Bulls Ersatzpilot Alexander Albon wurde frenetisch gefeiert. Charles Leclerc meinte: „Vor zwei Jahren wurde ich auf der Straße nicht erkannt. Und jetzt ist hier der Teufel los.“ Kurzum: Dieses Rennwochenende in Austin hat allen vor Augen geführt, dass die Formel 1 im Land der unbegrenzten Möglichkeiten tatsächlich endlich Fuß gefasst hat.

Man muss Liberty Media gratulieren. Die Rechteinhaber haben seit der Übernahme Ende 2016 ein Konzept entwickelt, um die Formel 1 in den Staaten zu etablieren. Mit gestärktem Auftritt in den Sozialen Netzwerken. Mit Showruns in Innenstädten. Aber vor allem mit der Dokuserie „Drive to Survive“ auf Netflix. Das ist der Blick hinter die Kulissen, hinter die Fassade. Die Fans werden reingezogen. Erleben, wie die Fahrer mit Höhen und Tiefen des Sports umgehen. So weit der gute Teil.

Ich selbst bin kein großer Fan der Serie, weil sie mir zu gekünstelt ist. Klar, ich stecke ja in der Szene drin. Es wird an Stellen nachgeschärft, wo es überhaupt nicht angebracht ist. Zum Beispiel in der ersten Staffel. Hier suchte Netflix eine Rivalität zwischen Fernando Alonso und Carlos Sainz, die es gar nicht gibt. Genau dieses „Aufgebauschte“ missfällt Verstappen. Er hat recht, und irgendwie doch nicht. Ich finde, man muss das Drama akzeptieren, wenn es einem Zweck dient: die Beliebtheit in den USA zu beschleunigen. Da musste erst mal ein Kickstart à la Hollywood her. Es funktioniert. Die Formel 1 entwickelt sich gerade zu einem Kult.

Die Basis ist gelegt, das Grundverständnis da. Jetzt der Knackpunkt: Die Macher sollten nicht weiter an der Oberfläche kratzen, sondern ab sofort mehr in die Details gehen, Dinge wie die Technik der Autos erklären, und nicht alles auf die Fahrer versteifen.

Die Formel 1 muss sich die US-Fans weiter heranziehen. Die Show auf der Rennstrecke ist Show genug. Da muss kein zusätzliches Drama mehr erzeugt werden, sonst könnte es (informierten) Fans irgendwann zu viel werden. Es braucht Fakten, nicht Fiktion. So wie es Verstappen will.

Andreas Haupt
Redakteur


40 Motocross-WM in Pietramurata: Wilde Flüge in den Dolomiten

ACEVEDO



MSa-Paddock



ZURÜCK IN DER STARTAUFSTELLUNG
Der nächste Schritt der Öffnung: Erstmals seit Ausbruch der Corona-Pandemie im letzten Jahr erlaubte es die FIA Printjournalisten wieder, in die Startaufstellung zu gehen. Andreas Haupt schaute sich die Autos aus der Nähe an – und saugte die Atmosphäre auf.



HEIMSPIEL IN HOCKENHEIM
MSa-Reporterin Bianca Leppert freute sich bei ihrem ADAC-GT-Masters-Heimspiel in Hockenheim, mal wieder im eigenen Bett schlafen zu können. Die Badnerin ist sonst die meiste Zeit nur unterwegs.



VOLL VEREIST IN HOCKENHEIM
Die ADAC TCR Germany fuhr am Samstag und Sonntag in Hockenheim jeweils als erste Serie morgens ihre Qualifyings aus. Redakteur Michael Bräutigam stellte dabei fest: Der Winter ist nicht mehr fern …



ÜBERRASCHUNG FÜR DEN SUPERSTAR
In Misano verabschiedete sich Valentino Rossi vom Heimpublikum. Die MSa-Reporter Imre Paulovits und Dian Sulistiyowati waren unter den Journalisten, die eine Abschiedsüberraschung für ihn organisierten.

Start verloren, Re

Im Vorfeld war mit einem Mercedes-Sieg in Austin gerechnet worden. Doch Max Verstappen und Red Bull entrissen den Silberpfeilen mit einem schnellen Auto und einer mutigen Taktik den Triumph. Im Mittelfeld überragte Charles Leclerc.

Von: **Andreas Haupt**

Wie taktierten die beiden Spitzenteams?

Wenn Max Verstappen den Start von der Pole aus gewonnen hätte, wäre es wahrscheinlich ein einfacher Sieg für ihn geworden. Der WM-Führende hätte auf den Mediumreifen eine große Lücke aufgerissen und sich danach auf das Reifenmanagement verlagern können. Konnte er aber nicht, weil ihn Lewis Hamilton auf den ersten 240 Metern ausbeschleunigte. „Der Druckpunkt der Kupplung war nicht optimal. Das war ein Problem der Technik", entschuldigte Sportchef Helmut Marko.

In der Folge klebte der Red Bull dem Mercedes formatfüllend im Rückspiegel. Hamilton rutschte, Verstappen hielt sich stets innerhalb von einer Sekunde. „Es ist uns jetzt schon ein paar Mal aufgefallen, dass Mercedes mit vollen Tanks nicht so wettbewerbsfähig ist", sagt Marko. Red Bull vermutet, dass da irgendein Zusammenhang mit der Motorleistung besteht, was Mercedes verneint.

Der frühe Wechsel in der zehnten Runde auf die harten Reifen brachte Verstappen an seinem Rivalen vorbei. „Es bestand die Gefahr, dass sich Max hinter Lewis selbst die Reifen überhitzt. Das wollten wir vermeiden", erklärt Teamchef Christian Horner den Denkansatz. „Wir konnten in dieser frühen Phase nicht an einen Reifentausch denken, weil wir auf Basis unserer Daten sonst kein Zweistopprennen hätten fahren können", berichtete sein Mercedes-Pendant Toto Wolff.

Red Bull ging mit der Strategie mutig in die Offensive, geriet dadurch aber hinten heraus in Gefahr. Weil Verstappen sofort Gas geben musste, damit der Undercut sicher gelingt, was er später im Stint mit nachlassenden Reifen bezahlte. Dadurch war er zu einem frühen zweiten Stopp gezwungen. Hamilton hatte bereits bedrohlich aufgeschlossen. Red Bulls Superstar lernte aus dem ersten Stint auf den harten Reifen. Im zweiten machte er es besser. Verstappen streichelte die Pirellis, um in der Schlussphase genügend Körner zu haben, um den heranstürmenden Hamilton abzuwehren. Der hatte acht Runden länger auf der Strecke ausgeharrt, um ein möglichst großes Reifendelta zu schaffen.

Es reichte im Finale nicht mal mehr für einen Angriff, obwohl die Überrundeten ihm Verstappen näher brachten. „Aufholen ist eine Sache. Doch beim Hinterherfahren leidet das Auto mehr", bedauerte Wolff. Sein Starfahrer trauerte gar nicht lange: „Red Bull hatte das schnellere Auto an diesem Wochenende." Der zuletzt große Mercedes-Vorteil auf den Geraden schrumpfte zusammen. Die schnellen Kurven und die Bodenwellen nahmen den Ingenieuren die Freiheit, das Heck auf den Geraden zugunsten des Topspeeds stärker abzusenken. „Wir sind dieses Mal auch einen kleineren Heckflügel gefahren", wirft Marko ein. Mercedes kämpfte in den S-Kurven stärker mit dem Seitenwind als Red Bull. Und Verstappen fuhr einfach weltmeisterlich.

Was war mit Pérez los?

Sergio Pérez musste ab dem zweiten Stint abreißen lassen. Das lag einerseits daran, dass er mit einem gebrauchten Mediumreifen weiterfahren musste. Andererseits an seiner körperlichen Verfassung. „Es war das härteste Rennen meines Lebens. Ab der 20. Runde hatte ich massiv zu kämpfen", stöhnte der Pilot.

Ein Problem lag darin, dass Pérez bei Temperaturen um die 30 Grad Celsius nicht trinken konnte, weil das Trinksystem defekt war. Schon auf dem Weg in die Startaufstellung hatte es geleckt. „Sergio kämpfte das ganze Wochenende mit einer Magen-



XPB

Texas-Fan Daniel Ricciardo konnte wenigstens einen Ferrari schlagen. Im Duell mit der Scuderia war McLaren eigentlich klar unterlegen

nnen gewonnen



Am Start hatte Lewis Hamilton die Nase noch vorne. Doch Max Verstappen stellte die Startreihenfolge mit einer mutigen Strategie wieder her

WILHELM

Fernando Alonso beklagte sich, dass er von Kimi Räikkönen neben der Strecke überholt wurde. Die Rennleitung verzichtete auf eine Bestrafung

MOTORSPORT IMAGES

verstimmung. Ohne Flüssigkeit war es doppelt schwer für ihn", erklärte der Teamchef. Marko merkte süffisant an. „Nimmt er halt ein bisschen ab."

Wieso war Ferrari so stark?

Charles Leclerc jubelte nach einem ungefährdeten vierten Platz. „Das war ein sehr gutes Rennen. Jede Runde fühlte sich an wie eine Quali-Runde." Im Ziel betrug sein Vorsprung auf Daniel Ricciardo satte 24,608 Sekunden. McLaren-Teamchef Andreas Seidl musste anerkennen: „Ferrari war hier klar stärker. Wir mussten mehr Reifenmanagement betreiben und können froh sein, wenigstens einen Ferrari hinter uns gelassen zu haben." Das rote Auto ging pfleglicher mit den Gummis um, und war obendrein deutlich flotter.

In der Qualifikation überdeckte der Extra-Grip der Reifen die Nachteile von McLaren. Im Rennen war die rote Konkurrenz im Mittel um fast eine halbe Sekunde pro Runde schneller. „Auf dem Papier passt diese Strecke nicht ideal zu uns. Dass wir so schnell waren, macht mich für die weiteren Rennen zuversichtlich", freute sich Teamchef Mattia Binotto.

Ferrari konnte sein Auto in Austin auf maximalen Abtrieb trimmen, ohne auf den Geraden zu büßen. Das wäre vor ein paar Wochen noch undenkbar gewesen, ist aber mit dem letzten Hybrid-Upgrade seit Russland möglich. Der SF21 hat nun mehr Dampf am Kurvenausgang und mehr Elektro-Reserve am Ende der Geraden. Ferrari war in Austin in allen Kurventypen gut – ob schnell oder langsam.

Carlos Sainz hätte am Ende sogar Fünfter werden können, wenn sein Start oder der zweite Boxenstopp nicht in die Hose gegangen wären. Der Reifenwechsel dauerte 5,6 Sekunden. „Sonst wären ich locker an Ricciardo vorbeigekommen." Binotto: „Es gab ein Problem beim Abziehen des rechten Hinterrades. Es hat geklemmt. Das müssen wir jetzt in Maranello analysieren." Im Zweikampf gegen Ricciardo zog Sainz den Kürzeren. Und fiel dann auch noch hinter Bottas.

Wieso ging Leclerc nicht auf den Extra-Punkt los?

Nach dem Rennen fragten sich Beobachter, warum sich Leclerc am Ende nicht die weichen Reifen aufziehen ließ, um Hamilton den Bonuspunkt für die schnellste Runde zu entreißen. Ausreichend Puffer hatte er nach hinten. Binotto gab sich schmallippig. „Wir haben es in Betracht gezogen, aber aus verschiedenen Gründen davon abgesehen. Es erschien uns zu riskant."

Leclerc führt aus: „Ich konnte den Rückstand zu Pérez verkleinern und dachte, dass ich ihn noch schnappen kann. Ein Stopp birgt immer ein gewisses Risiko. Das Team hat entschieden, keines mehr einzugehen."

Dachte Red Bull darüber nach, seinen Schützling zu opfern, um Hamilton den Punkt zu klauen? Horner verneint: „Es wäre brutal gewesen, Sergio das Podest zu rauben." McLaren erwog es mit Norris, verzichtete aber ebenfalls. „Wir haben es nicht gemacht, weil wir mit Lando fast noch Carlos bekommen hätten", sagt Teamchef Andreas Seidl.

Beschwerte sich Alonso zu Recht?

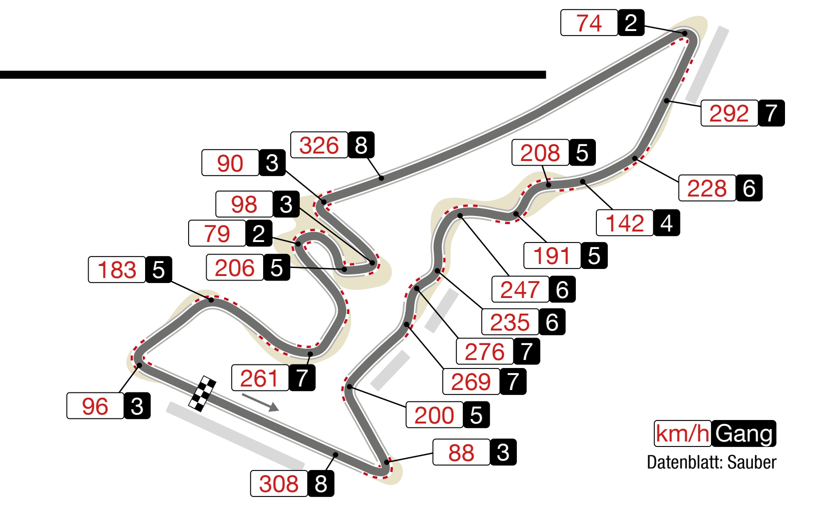
Fernando Alonso schäumte. Dem Spanier missfiel, dass ihn Kimi Räikkönen in Runde 16 in der ersten Kurve neben dem Randstein überholte und ungestraft davonkam. Der Weltmeister von 2005 und 2006 sah keine Konstanz in der Bewertung der Kommissare, weil sie bei seinem Duell mit Antonio Giovinazzi eine andere Meinung vertraten. „Wenn sie konsequent wären, hätten sie Kimi bestrafen müssen."

Rennleiter Michael Masi gab zu, dass das Räikkönen-Manöver am Rande der Legalität war. „Es gibt immer zwei Seiten. Räikkönen wurde von der Strecke gedrückt und hat daraus ein Überholmanöver vollführt. Das besprechen wir beim nächsten Fahrer-Meeting." Für Alfa-Teammanager Beat Zehnder war der Fall klar. „Kimi wurde von der Strecke gedrückt. Es steht sowohl im Sportgesetz als auch in den Event Notes, dass Track Limits in so einem Fall nicht gelten." ■

GP USA: 17. VON 22 LÄUFEN, 24. OKTOBER 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,513 km**
Runden:	**56**
Distanz:	**308,405 km**
Zuschauer:	**140 000**
Wetter:	**28 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**332,9 km/h (Ocon)**
Topspeed Rennen:	**343,8 km/h (Stroll)**
Gangwechsel/Runde:	**58**
Volllastanteil:	**68 % (1000 m = 13,0 s)**
Pole-Position bis Kurve 1:	**240 m**
Führungswechsel:	**3**



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.32,910 min	33
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.33,119 min	44
3	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.33,134 min	11
4	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.33,608 min	16
5	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.33,792 min	55
6	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.33,808 min	3
7	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.33,887 min	4
8	Pierre Gasly, F AlphaTauri-Honda, 1.34,118 min	10
9	Valtteri Bottas, FIN[1)] Mercedes, 1.33,475 min	77
10	Yuki Tsunoda, JAP AlphaTauri-Honda, 1.34,918 min	22
11	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.35,377 min	31
12	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.35,794 min	99
13	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.35,983 min	18
14	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.35,995 min	6
15	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.36,311 min	7
16	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.36,499 min	47
17	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.36,796 min	9
18	Sebastian Vettel, D[2)] Aston Martin-Mercedes, 1.35,500 min	5
19	Fernando Alonso, E[3)] Alpine-Renault, 1.44,549 min	14
20	George Russell, GB[2)] Williams-Mercedes, 1.35,746 min	63

Startnummer
[1)] 5 Plätze zurück wegen Einbau 6. Motor
[2)] Start von hinten wegen Einbau 4. Motor, Turbolader, MGU-H
[3)] Start von hinten wegen Einbau 4. Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K, Batterie, Leistungselektronik und 9. Auspuff

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1)]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	56/35[2)]	1:34.36,552 h = 195,586 km/h	m/h/h	2 (47,779 s)	1.39,096 min
2.	Hamilton	56/21	+ 1,333 s	m/h/h	2 (48,157 s)	1.38,485 min
3.	Pérez	56	+ 42,223 s	m/h/h	2 (48,622 s)	1.39,566 min
4.	Leclerc	56	+ 52,246 s	m/h/h	2 (47,816 s)	1.39,303 min
5.	Ricciardo	56	+ 1.16,854 min	m/h/h	2 (48,212 s)	1.40,345 min
6.	Bottas	56	+ 1.20,128 min	m/h/h	2 (48,063 s)	1.40,147 min
7.	Sainz	56	+ 1.23,545 min	s/h/h	2 (50,280 s)	1.40,377 min
8.	Norris	56	+ 1.24,395 min	m/h/h	2 (49,933 s)	1.40,228 min
9.	Tsunoda	55		s/h/h	2 (47,331 s)	1.41,151 min
10.	Vettel	55		m/m/h	2 (48,826 s)	1.40,481 min
11.	Giovinazzi	55		m/m/h	2 (47,495 s)	1.41,145 min
12.	Stroll	55		m/m/h	2 (47,282 s)	1.41,189 min
13.	Räikkönen	55		m/m/h	2 (48,281 s)	1.41,340 min
14.	Russell	55		m/h/h	2 (48,552 s)	1.41,120 min
15.	Latifi	55		m/h/h	2 (56,263 s)	1.41,818 min
16.	Schumacher	54		m/h/m	2 (48,540 s)	1.41,395 min
17.	Mazepin	54		m/h/m/m	3 (1.19,453 min)	1.42,886 min
18.	Alonso	49	Heckflügel (P 13)	m/h/h/m		1.40,067 min
19.	Ocon	40	Aufgabe: Motor (P 18)	m/h/m		1.42,194 min
20.	Gasly	14	Aufhängung (P 12)	m/h		1.42,015 min

1) Reifenfolge: s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert
Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	8*	287,5 Punkte
2.	Hamilton	5	275,5 Punkte
3.	Bottas	1	185 Punkte
4.	Pérez	1	150 Punkte
5.	Norris		149 Punkte
6.	Leclerc		128 Punkte
7.	Sainz		122,5 Punkte
8.	Ricciardo	1	105 Punkte
9.	Gasly		74 Punkte
10.	Alonso		58 Punkte
11.	Ocon	1	46 Punkte
12.	Vettel		36 Punkte
13.	Stroll		26 Punkte
14.	Tsunoda		20 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Latifi		7 Punkte
17.	Räikkönen		6 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

QUALI-DUELLE

Hamilton – Bottas	13 : 4
Verstappen – Pérez	15 : 2
Ricciardo – Norris	7 : 10
Vettel – Stroll	9 : 8
Alonso – Ocon	9 : 8
Leclerc – Sainz	13 : 4
Gasly – Tsunoda	17 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	4 : 11
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	14 : 3
Russell – Latifi	16 : 1

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	6*	460,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	9	437,5 Punkte
3.	McLaren-Mercedes	1	254 Punkte
4.	Ferrari		250,5 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	104 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		94 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		62 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		7 Punkte

GP USA, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.34,874 min	17
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,045 s	18
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,932 s	16
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,460 s	18
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,634 s	20
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,737 s	18
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,924 s	20
8.	Lando Norris	McLaren	+ 1,981 s	11
9.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,000 s	18
10.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,002 s	18
11.	George Russell	Williams	+ 2,092 s	19
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,096 s	22
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,098 s	20
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,108 s	20
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,194 s	12
16.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,584 s	18
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,589 s	19
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,080 s	22
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,992 s	17
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 7,365 s	19

GP USA, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.34,946 min	24
2.	Lando Norris	McLaren	+ 0,257 s	20
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,364 s	22
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,414 s	24
5.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,511 s	21
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,615 s	25
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,626 s	23
8.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,878 s	23
9.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,973 s	24
10.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,192 s	26
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,212 s	23
12.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,296 s	25
13.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,430 s	18
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,612 s	25
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,772 s	30
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,037 s	24
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,095 s	24
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,308 s	26
19.	George Russell	Williams	+ 2,544 s	21
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,080 s	23

GP USA, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.34,701 min	13
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,104 s	16
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,211 s	13
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,244 s	13
5.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,287 s	15
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,518 s	16
7.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,644 s	11
8.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,697 s	17
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,987 s	17
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,010 s	10
11.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,150 s	18
12.	George Russell	Williams	+ 1,322 s	9
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,361 s	20
14.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,417 s	8
15.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,551 s	16
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,691 s	13
17.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,789 s	12
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,871 s	16
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,970 s	15
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 28,755 s	15

STATISTIK DES WOCHENENDES

380 000

Zum neunten Mal fand der Grand Prix der USA in Austin statt. Der Circuit of the Americas ist seit 2012 im Rennkalender, pausierte aber im Vorjahr wegen der Coronakrise. Die Rückkehr der Formel 1 zelebrierte Austin mit Pauken und Trompeten. An drei Tagen kamen 380 000 Zuschauer an die Rennstrecke. Das dürfte ein Rekord der Neuzeit in der Königsklasse sein. 140 000 Fans füllten allein am Rennsonntag die Tribünen. Die Tickets waren schon Wochen zuvor restlos ausverkauft. Die Zuschauer bekamen keinen Klassiker, aber ein gutes Rennen zu sehen. Max Verstappen feierte seinen 18. Karriere-Sieg. Red Bull den 73. Triumph als Team und das 200. Podest. Im nächsten Jahr erweitert die Formel 1 ihre US-Basis. Dann zieht Miami in den Rennkalender. Das Interesse ist groß.

ZITAT DES RENNENS

„Nach dem verlorenen Start mussten wir etwas versuchen. Uns war klar, dass der Reifenverschleiß auf dieser Strecke sehr hoch ist. Es war eine aggressive Herangehensweise, bei der wir nicht wussten, ob es am Ende gutgehen würde.“

Max Verstappen



RED BULL

Volles Haus: 140 000 Fans bejubelten am Sonntag den Verstappen-Sieg

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,47
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

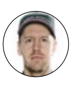

07/10 Ø 6,94
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

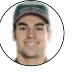

10/10 Ø 9,12
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 6,94
Sergio Pérez
Red Bull Racing


07/10 Ø 8,29
Lando Norris
McLaren

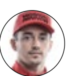

09/10 Ø 6,82
Daniel Ricciardo
McLaren

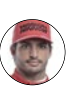

09/10 Ø 6,65
Sebastian Vettel
Aston Martin


06/10 Ø 6,53
Lance Stroll
Aston Martin


07/10 Ø 7,76
Fernando Alonso
Alpine F1


06/10 Ø 6,76
Esteban Ocon
Alpine F1


09/10 Ø 8,18
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,59
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,94
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


08/10 Ø 5,53
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 5,93
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,18
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,59
Mick Schumacher
Haas F1 Team


04/10 Ø 4,94
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


06/10 Ø 7,71
George Russell
Williams


04/10 Ø 5,82
Nicholas Latifi
Williams



Speed-Könige

Die neue Formel 1 wird schneller als gedacht. Pat Symonds, der Architekt des 2022er-Reglements, erwartet zum Saisonbeginn Rundenzeiten, die nur eine halbe Sekunde langsamer sind als heute.

Von: **Michael Schmidt**

Zwei gute Nachrichten vorneweg. Die nächste F1-Generation wird zum Einstieg fast so schnell sein wie die alte. Und wie uns Mercedes und Ferrari verraten haben: „Das Auto wird richtig geil aussehen. Viel besser als die ganzen Studien, die bis jetzt im Umlauf sind." Die Experten glauben auch nicht, dass die 2022er-Autos wegen der restriktiven Regeln alle gleich aussehen werden. Wenigstens nicht am Anfang, wenn jeder seine eigenen Ideen zeigt. Das große Kopieren wird erst nach den Wintertestfahrten losgehen. Dann bekommen die Ingenieure eine Vorahnung, was funktioniert und was nicht.

Die Formel 1 kehrt 2022 zum Venturi-Konzept zurück. Das hat zwischen 1978 und 1982 die Königsklasse revolutioniert, bevor es verboten wurde. Zum Schluss waren die Autos so schnell geworden, dass Fahrer und Technik an ihre Grenzen kamen. Teilweise wurden sogar die Frontflügel abmontiert. Man brauchte sie nicht mehr, weil unter dem Auto genug Anpressdruck erzeugt wurde. Pat Symonds ist der Architekt der neuen Fahrzeuggeneration. Das Urgestein, das über einen Zeitraum von 35 Jahren bei Benetton, Renault und Williams gearbeitet hat, griff die Idee von Lotus-Gründer Colin Chapman vor allem aus einem Grund auf: Mit ihr lassen sich die Luftwirbel hinter den Autos besser kontrollieren. Oberstes Ziel ist es, das Hinterherfahren und damit das Überholen zu erleichtern.

Zugleich wollte das F1-Management das Feld näher zusammenbringen. Die Oberfläche des Autos ist dabei in viele kleine Cluster eingeteilt, in denen es für die Aerodynamiker nur eine begrenzte Freiheit gibt. Pessimisten prophezeiten zunächst fünf Sekunden langsamere Rundenzeiten. Ende letzten Jahres korrigierten sich die Technikchefs der Teams. Plötzlich war nur noch von drei Sekunden Unterschied die Rede. Doch jetzt, wo die 2022er-Autos schon viele Windkanalschleifen durchlaufen haben und langsam ihre endgültige Form annehmen, bahnt sich eine echte Überraschung an. Pat Symonds glaubt, dass die Rundenzeiten zu Saisonbeginn nur noch eine halbe Sekunde langsamer sein werden als in dieser Saison. Und dass die Teams über das erste Jahr den Rückstand komplett wettmachen werden.

> „Die Fahrdynamik wird sich 2022 nur wenig ändern. Da war der Unterschied von 2008 zu 2009 größer. Wir mussten die Autos ganz anders abstimmen."
>
> Pat Symonds

Stopfen der Schlupflöcher

Anders als früher sind Prognosen nicht mehr nur graue Theorie. Symonds und seine neun Kollegen haben das Auto aktiv im Windkanal und mit CFD-Simulation entwickelt. Sie wollten sicherstellen, dass ihr großes Ziel erfüllt wird. Deshalb wurden die Teams auch gebeten, ihre Erfahrungen den Erfindern des Konzepts mitzuteilen und sie zu warnen, falls etwas aus dem Ruder läuft. Die Transparenz wurde auch zum Selbstschutz gefordert. Damit es kein böses Erwachen gibt, wenn nächstes Jahr einer mit dem Supertrick auftaucht. „Die FIA kann eine Entwicklung verbieten, wenn sie das Gefühl hat, dass sie nicht dem Geist des Reglements entspricht", warnt Symonds. Das wäre vier Wochen


Die neue F1-Generation wird wohl doch schneller als erwartet – das sagen zumindest die neuesten Berechnungen

FOM

vor Saisonbeginn aus doppelter Sicht fatal. Erstens müsste das entsprechende Team zurückrüsten, und zweitens belastet jede Kehrtwende das Budget. Nicht gut bei einer Kostendeckelung.

Tatsächlich haben die FIA und die Techniker des F1-Managements schon einige Schlupflöcher gestopft, die sie entweder selbst entdeckt haben oder die von Teams an sie herangetragen wurden. Was genau, bleibt geheim. „Unsere größte Furcht ist, dass es einer schafft, die schlechte Luft, die im vorderen Teil des Autos erzeugt wird, außen um das Auto herumzuleiten. Das erzeugt dann die Probleme beim Hinterherfahren“, erzählt Symonds. „Unser Plan sieht vor, die schlechte Luft innerhalb der Vorderräder durchzuführen und ab einem bestimmten Punkt nach oben umzuleiten. Dieser Idee muss sich alles unterwerfen.“

Laut Symonds war es nie die Absicht, die Autos langsamer zu machen. Deshalb lassen die jüngsten Hochrechnungen auf einen viel geringeren Verlust hoffen, als einst prognostiziert. Die Zuversicht des 68-jährigen Engländers begründet sich auf dem Verhältnis von Abtrieb zu Luftwiderstand, das man anhand der Windkanalversuche mit den 2022er-Modellen errechnet hat. Es liegt bei 4:1, also auf ähnlichem Niveau wie die jetzige Fahrzeuggeneration.

Tatsächlich wird durch den Venturi-Effekt unter dem Fahrzeug mehr Abtrieb erzeugt als über die Flügel bei den aktuellen Autos. Es müssen ja auch einige Verluste des Reglements kompensiert werden. Das Mindestgewicht steigt um 38 Kilogramm. Die Motoren werden wegen der Umstellung auf E10-Kraftstoff etwa 20 PS verlieren. Es hilft, dass die neuen 18-Zoll-Reifen von Pirelli besser sind als gedacht.

Symonds verrät, dass man bei den eigenen Testreihen auch Versuche mit den künftigen Venturi-Autos mit Plastikschürzen gemacht hat, so wie sie zwischen 1978 und 1982 zum Teil erlaubt waren. Das Ergebnis waren echte Monster. Das Verhältnis von Abtrieb zu Luftwiderstand stieg auf 7:1. Die Autos wären damit wahrscheinlich um drei Sekunden pro Runden schneller geworden. Auch das Staubsauger-Prinzip wie beim Chaparral 2J von 1970 in der CanAm oder dem Brabham BT46B von 1978 in der Formel 1 wurde in der CFD-Simulation durchgespielt. Symonds berichtet fasziniert: „Mit so einem Staubsauger-Auto wäre man in einer Haarnadel, die man heute mit 70 km/h durchfährt, über 110 km/h schnell. Damit wären die Fahrer überfordert.“ ■



XPB

F1-Technikchef Pat Symonds führte viele Simulationen für 2022 durch



FOM

Die neuen Autos produzieren der Großteil des Abtriebs am Unterboden


FOM

Wichtig war es den F1-Bossen, schädliche Verwirbelungen zu reduzieren

AUS DEM FAHRERLAGER

38 STUNDEN NACH AUSTIN

Alfa-Romeo brauchte von Zürich nach Austin 38 Stunden. Teammanager Beat Zehnder berichtete genervt: „Es war meine längste Reise in die USA. Unser ursprünglicher Flug von Zürich nach Washington wurde gestrichen. Als wir mit dem Ersatzflieger in Boston ankamen, war es zu spät zur Weiterreise. Also Hotel. Am nächsten Morgen wurde dann noch der Anschlussflug von Boston nach Austin gestrichen. So kamen wir einen ganzen Tag später an."

DIÄT FÜR NORRIS

Lando Norris liebt die amerikanische Essenskultur, musste sich aber zurückhalten. „Ich bin mit dem Gewicht am Limit und muss beim Essen die Dinge auslassen, die Pfunde ansetzen."

ODYSSEE ÜBER NEW YORK

Charles Leclercs Reise in die USA war eine Odyssee: „Ich habe meinen Flug in Nizza verpasst, weil meine ‚NIE' nicht gleich akzeptiert wurde." Zur Erklärung: Die ‚NIE' ist eine Freistellung, um in den USA Geschäften nachzugehen. Momentan gilt noch ein Einreiseverbot in die Vereinigten Staaten. Als der NIE-Eintrag im Visum endlich gefunden wurde, war der Flieger schon weg. Leclerc buchte auf einen Flug nach New York um und fand an seinen geänderten Reiseplänen plötzlich Gefallen. „Ich war zum ersten Mal in New York, und es war eine tolle Erfahrung." Dann machte der Ferrari-Fahrer auf dem Weg nach Austin noch einen Abstecher nach Milwaukee,



KIMOA

Alonso eröffnet Klamotten-Shop

um dort das Basketball-Match der Milwaukee Bucks als Zuschauer zu erleben.

ALONSO IN MIAMI

Fernando Alonso reiste über Miami nach Austin. Der Spanier eröffnete ein Bekleidungsgeschäft seines Sponsors Kimoa in der Stadt. Der Abstecher in Florida war so vollgestopft mit Terminen, dass nicht mal Zeit übrig blieb, den Ort zu inspizieren, wo nächstes Jahr der Grand Prix stattfinden soll.

MEHR GÄSTE ALS VOR COVID

Die Formel 1 erholt sich schneller von Corona als der Rest der Welt. Liberty wird mehr Geld einnehmen als 2019. Und die Teams begrüßen schon wieder mehr Gäste im Paddock Club, bei Aston Martin 60 statt 40.

FAMILIE AN DER STRECKE

Mick Schumacher freute sich über familiäre Unterstützung. Sowohl Mutter Corinna als auch Schwester Gina waren in Austin. Die Schumachers haben in Texas eine Ranch. Mit dem Besuch von Daniel Ricciardo klappte es nicht. „Ich hatte leider einen vollgepackten Terminkalender", entschuldigte sich der Australier.

KEIN VERSTAPPEN DABEI

Max Verstappen will kein Teil mehr der Netflix-F1-Reihe „Drive to survive" sein. Dem Niederländer missfällt der Show-Aspekt und das künstliche Drama.

ZAK LÖST WETTSCHULD EIN

Daniel Ricciardo durfte in Austin einige Runden in einem Nascar-Renner drehen. McLaren-Chef Zak Brown löste damit seine Wettschulden ein. Er hatte Ricciardo beim ersten Podium für McLaren eine Fahrt in Dale Earnhardts legendärem Wrangler Chevrolet Monte Carlo aus der Saison 1984 versprochen.



MOTORSPORT IMAGES

Ricciardo im Earnhardt-Renner

KOMMENTAR

Letzte Woche ist mir ein Foto ins Auge gestochen. Darauf ist zu sehen, wie das berühmte Chalet am Eingang zur Eau-Rouge-Kurve in Spa abgerissen wird. Mein erster Gedanke: Was für ein Jammer. Das alte Clubhaus gehört zu dieser Kurve wie die Parkmauer auf der Außenseite der Lesmokurven in Monza. Der Abriss war nötig, weil der Streckenbetreiber wieder einmal die Passage von Eau Rouge bis Raidillon renoviert. Nach einigen schweren Unfällen, mit dem Tod von Anthoine Hubert beim Formel-2-Rennen 2019 als traurigen Höhepunkt, stand die Forderung im Raum, den Abschnitt sicherer zu machen. Teilweise mit den falschen Argumenten. Die jüngsten Massenunfälle in der Formel 2, der Formel 3, der W-Serie oder beim 24-Stunden-Rennen haben nichts mit der Kurve selbst zu tun. Eher schon



MOTORSPORT IMAGES

Früher bestand die Eau Rouge aus echten Kurven – und sie war sicherer

mit den falschen Absperrungen, der Undiszipliniertheit der Fahrer und den riesigen Asphaltflächen drumherum, die dazu einladen, trotz gelber Flaggen auf dem Gas zu bleiben. Wenn Lando Norris mit Aquaplaning in die Bande fliegt, kann die Kurve auch nichts dafür. Jetzt soll im Anstieg zur Kemmel-Gerade eine riesige Schneise geschlagen werden, um rechts und links mehr Platz zu schaffen. Noch mehr Platz. Wenn man dabei bleibt, Reifenstapel vor die Leitplanken zu platzieren, wird sich aber nicht viel ändern. Da wäre eine Safer-Barrier wie in Indy besser, weil die Autos nicht so weit zurückprallen. Ich halte es da mit Sebastian Vettel. Der hatte gefordert, zu der ursprünglichen Streckenführung zurückzukehren. Da bestand Eau Rouge aus zwei echten Kurven. Jetzt ist es einfach ein Vollgas-Slalom. Das alte Layout wäre in jeder Beziehung besser. Es wäre langsamer, selektiver, spektakulärer und sicherer. Und man müsste nicht so große Erdbewegungen vornehmen. Wieso sicherer? Die Älteren unter uns erinnern sich noch an die alte Strecke, die wirklich gefährlich war. Die schweren Unfälle passierten in Burnenville, Malmedy, Masta oder Blanchimont. Nie in Eau Rouge. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Wie macht man Eau Rouge sicher? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Andretti-Deal auf Eis

Der Plan von Michael Andretti, 80 Prozent des Sauber-Rennstalls zu kaufen, liegt auf Eis. Die Investorengruppe kann offenbar den geforderten Preis nicht aufbringen.

Von: **Michael Schmidt**

Am Mittwoch vor dem US-Grand Prix kündigte Michael Andretti via Twitter an, dass es bald Neuigkeiten geben werde. Es ging nicht um seine Formel-1-Ambitionen, sondern die Formel E. Offenbar ist sein Plan, mit einer Investorengruppe 80 Prozent des Sauber-Rennstalls zu kaufen vorerst gescheitert. Die Investoren schrecken vor der Summe zurück, die sie aufbringen müssen. Die soll neben einem Kaufpreis auch noch eine Bankgarantie von zusätzlich 250 Millionen Euro beinhalten. Damit soll der Betrieb des Teams für die nächsten fünf Jahre abgesichert werden.

Die Meldungen im Fahrerlagerfunk zu dem Andretti-Deal waren dubios. So wurde berichtet, dass Andretti gleich nach der Verkündung Wunschpilot Colton Herta im Freitagstraining einsetzen wollte. Das wäre gar nicht möglich gewesen, weil der 21-jährige US-Boy für die Super-Lizenz vorher 300 Kilometer in einem F1-Auto zurücklegen müsste. Der F1-Zentrale kommt das Scheitern des Deals offenbar gelegen. Man hätte lieber, dass Finn Rausing das Team behält, bis 2026 Porsche oder Audi zuschlagen. ■



INDYCAR

Michael Andretti konnte sich den Traum vom F1-Team noch nicht erfüllen

Formel 1

Plan für Wintertests

Der Umbruch 2022 wirft seine Schatten voraus. Die Formel 1 möchte die neuen Autos in zwei Portionen präsentieren. Bei den ersten Testfahrten steht die Printberichterstattung im Mittelpunkt. Bei den zweiten soll der große TV-Aufschlag folgen.

Von: **Andreas Haupt**

Im kommenden Jahr wird die Formel 1 ein neues Gesicht haben. Und wenn man sich im Fahrerlager so umhört, werden die neuen Autos 2022 deutlich besser und aggressiver aussehen als die gezeigte Studie von Liberty Media. Da dürfen sich die Fans freuen, wenn die zehn Teams bei den einzelnen Präsentationen die Tücher von den Autos ziehen.

Zum ersten Mal wird sich die neue Fahrzeug-Generation bei den Testfahrten im spanischen Barcelona vom 23. bis 25. Februar versammeln. Eine Ausweitung der Premierenwoche auf fünf Testtage, wie zuletzt spekuliert wurde, ist nicht angedacht.

Die Formel 1 will die maximale Aufmerksamkeit erzeugen. Dafür werden die Medien auf verschiedene Weise bedient. Der Plan sieht vor, dass es beim ersten Test keine Live-Berichterstattung im TV gibt, sondern nur Zusammenfassungen am Abend. Damit spielt man den Print- und Online-Medien einen Ball zu. Und gewährleistet gleichzeitig, dass der Vermarktung der zweiten Tests nichts im Weg steht. Diese sollen vom 11. bis 13. März in Bahrain stattfinden. Der Wüstenstaat will die Autos mit Pauken und Trompeten präsentieren – und damit auch sich selbst. Dafür greift Bahrain in die Tasche, was die Kasse der F1 und damit auch die der Teams füllt. Bahrain würde wohl aber nicht zahlen, wenn in Barcelona schon tausende Runden zu sehen wären. ■



WILHELM

In Bahrain findet 2022 erst die zweite Runde der Testfahrten statt

NACHRICHTEN

HÜLK TESTET INDYCAR
Nico Hülkenberg bastelt an seiner Motorsport-Zukunft. Der Ersatzfahrer von Mercedes und Aston Martin feierte am Montag nach dem GP USA im Barber Motorsport Park seine Testpremiere in einem IndyCar. Der Rheinländer saß dabei in einem Dallara-Chevrolet des McLaren-Teams. McLaren will 2022 möglicherweise ein drittes Auto einsetzen. Dafür sucht man noch ein Budget von sechs Millionen Dollar.

VERSTAPPEN NEUER STAR
Das Motorsport-Netzwerk motorsport.com hat eine Umfrage unter 167 000 Fans durchgeführt. Das Durchschnittsalter betrug 32 Jahre. 18,3 Prozent davon waren Frauen. Die Fans wählten Max Verstappen vor Lando Norris, Lewis Hamilton und Daniel Ricciardo als ihre Lieblingsfahrer. Der populärste Rennstall ist McLaren vor Red Bull, Ferrari und Mercedes.

REGENLÖSUNG GESUCHT
Formel-1-Technikchef Pat Symonds traf sich in Austin mit Sebastian Vettel und Fernando Alonso, um mit den Fahrern das Problem von Regenrennen zu diskutieren. Spa soll sich nicht wiederholen. Gesucht wird nach Lösungen, um die Sicht zu verbessern: „Wir glauben, dass die aktuelle Aerodynamik eine Mitschuld trägt. Sie lenkt die Turbulenzen nach außen ab und damit auch die Gischt."

ALBON COACHT TSUNODA
Alexander Albon wurde nicht nur wegen seiner Rolle als Red-Bull-Ersatzfahrer frühzeitig aus der DTM abgezogen. Der Thailänder coacht seit dem GP Türkei Yuki Tsunoda. Prompt holte der Japaner zwei Punkte in Austin.

CHADWICK HOLT TITEL
Jamie Chadwick hat sich den Titel in der W-Serie gesichert. Die Britin gewann in Austin beide Rennen. Für sie ist es die zweite Meisterschaft.



ADAC GT MASTERS

Zwei Poles und zwei Siege: GRT Grasser Racing dominierte in Hockenheim

Krass und Grasser

Das gesamte Wochenende des ADAC GT Masters in Hockenheim stand mit zwei Pole-Positions und zwei Siegen im Zeichen von Lamborghini. Doch als Meisterschaftsführende vor dem Finale in der Eifel reisten Christopher Mies und Ricardo Feller mit dem Land-Audi ab.

Von: **Bianca Leppert**

Erst knietief im Sumpf, dann an die Spitze: So könnte man die Wiederauferstehung von Grasser Racing seit dem Sachsenring beschreiben. Denn dort erlebte das Team aus der Steiermark ein rabenschwarzes Wochenende.

Wie schnell sich das ändern kann, zeigte die Darbietung im badischen Hockenheim. Beim Bowling hätte Teamchef Gottfried Grasser wohl „Strike“ gebrüllt. Denn mehr konnte seine Mannschaft nun wirklich nicht abräumen. Einziger Makel in Sachen Meisterschaft: Die #63 von Mirko Bortolotti mitsamt wechselnden Teamkollegen konnte nicht alleine die volle Ausbeute holen, sondern erlebte eine Achterbahnfahrt.

Nach dem Patzer von Albert Costa am Sachsenring bekam Bortolotti mit Marco Mapelli einen neuen Wasserträger an seine Seite. Costa fehlte im Endspurt der Meisterschaft offiziell aufgrund anderer Verpflichtungen mit Lamborghini. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Damit war klar: Wenn Bortolotti Meister wird, dann nur als Solist. Wobei er mit Mapelli bereits ein eingespieltes Team aus den Rennen der GT World Challenge ist. Und Mapelli zumindest im GT Masters im Rhythmus war, weil er erst am Sachsenring für T3 Motorsport eingesprungen war.

Pole für Bortolotti

Mit der Pole-Position am Samstag machte Bortolotti deutlich: Wir sind noch da. Wobei sich auch der Meisterschaftsführende Ricardo Feller mit Platz 2 und der SSR-Porsche von Mathieu Jaminet mit Platz 3 direkt in Position brachten. Lediglich Raffaele Marciello brachte es mit Startplatz 9 aus dem Kreis der Titelanwärter nicht ganz auf den Punkt.

> „Die tief stehende Sonne ist ein Sicherheitsfaktor. Es war wirklich schwierig. Wir sollten im nächsten Jahr wieder früher starten.“
>
> Christopher Mies, Land

Das Rennen glich in der ersten Hälfte einer Prozession, auch wenn es einzelne Verbesserungen gab. Aber, wie sagt man? Das Beste kommt zum Schluss. Nach der Boxenstopp-Phase rückte in Runde 24 das Safety Car aus. Damit bot sich für Christopher Mies im Land-Audi, der auf neuen Reifen gestartet war, die Chance zum Angriff. Doch daraus wurde nix. „Ich hatte so viel Pickup auf den Reifen, dass ich erst mal zu kämpfen hatte“, sagte Mies.

Stattdessen rangelten Thomas Preining im Bernhard-Porsche, Maxi Buhk im Landgraf-Mercedes und Maro Engel im Toksport-Mercedes wild um die Plätze 4 bis 6 und gingen teils zu Dritt durch die Kurven. Mit schlechtem Ende für Preining, der sich wegdrehte. Und kurz darauf auch für Dries Vanthoor im WRT-Audi, der in der Sachs-Kurve strandete, nachdem ihn Buhk im Duell hinten draufgekracht war. Das sollte noch ein Nachspiel haben.

Erneut rückte das Safety Car aus, und am Ende blieben noch einmal vier Minuten Action, in denen sich für Mies aber keine echte Chance zum Angriff bot, sich jedoch Buhk gegen Nick Yelloly im Schubert-BMW mit einem sehenswerten Manöver durchsetzte. An der Spitze rollte schließlich Mapelli im Grasser-Lambo als Erster vor Mies und Ammermüller über die Ziellinie.

„Nach dem unglücklichen Wochenende auf dem Sachsenring, wo wir im Titelkampf wichtige Punkte verloren hatten, haben wir so ein Ergebnis gebraucht. Es hat alles gepasst, und wir konnten die Pole-Position in den Sieg umwandeln“, sagte Bortolotti. Und auch Mapelli war mit seinem unverhofften Einsatz happy. „Das Grasser-Auto ist etwas schwieriger zu fahren als das Auto bei T3“, sagte er. „Aber ich konnte da sehr von Mirkos Erfahrung profitieren.“

Mies kämpfte mit einem anderen Thema: der tief stehenden Sonne. „Das ist ein Sicherheitsfaktor“, sagte er. „Wir sollten im nächsten Jahr wieder früher starten.“ Die SSR-Jungs hatten wiederum ihre eigenen Probleme. Und das waren abbauende Reifen. „Vor allem hinten ist das bei uns problematisch“, so Jaminet, der am Wochenende Geburtstag feierte. Er wunderte sich, wie es der Toksport-AMG mit 10 Kilogramm Erfolgsballast (vom letzten Wochenende) und gebrauchten Reifen trotzdem direkt hinter den Porsche auf Rang 4 schaffte.

Strafe für Maxi Buhk

Für den Landgraf HTP/WWR-Mercedes von Buhk/Marciello folgte der Ärger nach dem Besuch bei den Sportkommissaren. Sie ernteten eine 30-Sekunden-Strafe für den Vorfall mit Vanthoor. „Ich konnte nicht mehr ausweichen und bin Dries draufgekracht. Das war keine Absicht. Alleine das war wohl für die Strafe auch nicht entscheidend, aber dass er in Folge eben ausgefallen ist“, meinte Buhk.

Und auch bei GRT Grasser musste man sich noch mit Ärger rumschlagen. Es lag ein Report des technischen Delegierten vor, dass der Frontsplitter nicht exakt der in der Homologation vorgegebenen Form entsprach. Der Huracán wies nur drei Spacer auf, während auf dem Homologationsfoto sechs zu sehen sind. Die Überprüfung ergab, dass man keinen Vorteil hatte. Lamborghini wurde aufgefordert, die Bilder zu präzisieren.

Sowohl Buhk als auch Grasser ließen sich von dem Tohuwabohu nach dem Rennen nicht aus der Ruhe bringen. So fuhr Franck Perera am Sonntag im #19-Lambo die Pole-Position ein, und Buhk sicherte sich hinter Yelloly im BMW den dritten Platz. Für den Top-Lambo lief es mit Platz 16 für Mapelli allerdings katastrophal, und auch Platz 12 von Ammermüller war in Sachen Meisterschaft als Ausgangsposition eher suboptimal.y

> „Meine Kinder haben mir nach dem Sachsenring gesagt, ich soll mich nicht wieder in der letzten Kurve überholen lassen.“
>
> Rolf Ineichen, GRT Grasser

Das Rennen selbst startete tatsächlich erst so richtig in Runde 6, weil zuvor gleich zweimal das Safety Car ausrücken musste. Einmal verlor Patric Niederhauser im Phoenix-Audi den Reifen von der Felge, danach erwischte es Dries Vanthoor im WRT-Audi mit einem technischen Defekt. Selbst nach dem Restart ging es gleich wieder hoch her. Yelloly, der nach einem famosen Start auf Rang 4 zurückfiel, erwischte in der Spitzkehre den Rutronik-Audi von Marschall und ausgerechnet dessen Teamkollege Kaffer touchierte wiederum Mapelli im #63-Lambo – damit war die Meisterschaft praktisch abgehakt.

Vorne dominierte Perera das Rennen vor der Mercedes-Armada von Buhk und Engel. Nach der Boxenstopp-Phase sollte sich trotz dem ein oder anderen Hin und Her auch nichts mehr an der Reihenfolge ändern. Marciello versuchte zwar noch, Druck auf den führenden Ineichen zu machen, kam aber nicht mehr nah genug ran. „Uns fehlt hier Topspeed, wir hatten da nicht die Pace“, sagte der Italiener. Lediglich dahinter entbrannte noch einmal ein Kampf zwischen Dylan Pereira im Bernhard-Porsche, Feller im Land-Audi und Jaminet im SSR-Porsche um Platz 6, den Pereira aber letztlich verteidigen konnte.

Kids beraten Ineichen

Ineichen verspürte mit dem Sieg Genugtuung für den Fakt, dass ihm am Sachsenring auf den letzten Metern ein Platz durch die Lappen ging: „Meine Kinder haben mir gesagt, ich soll mich nicht wieder in der letzten Kurve überholen lassen.“

Für Marciello/Buhk war Platz 2 Schadensbegrenzung in Sachen Meisterschaft. 26 Punkte ist man nun im Rückstand auf die Führenden Feller/Mies. „Es wird schwierig, ist aber nicht unmöglich“, so Buhk. Sein Teamkollege „Lello“ konnte sich dazu einen Seitenhieb zum Thema Costa nicht verkneifen: „Es kommt auch darauf an, welchen Fahrer Lamborghini am Nürburgring mitbringt.“

Das Toksport-Duo Engel/Stolz hat zwar noch keinen Sieg und das Abo auf Platz 2 dieses Mal beenden müssen, ist aber vor dem Finale in eineinhalb Wochen mit nur vier Punkten Rückstand der härteste Verfolger von Land. ■ ▷



Das Land-Duo Feller/Mies reist als Tabellenführer zum Finale in die Eifel



Ineichen herzt Perera: Der Schweizer fuhr den Sieg sicher nach Hause

NACHRICHTEN

KEIN FLUTLICHT AM RING
Weil die Rennen des ADAC-GT-Masters-Finale am Nürburgring mit der Startzeit um 16.30 Uhr Anfang November sehr spät stattgefunden hätten, stand Flutlicht zur Diskussion. Von diesem Plan ist man aber wieder abgerückt, auch wenn sich viele Fans von einem Nachtrennen begeistert zeigten. Die Kulisse hätte so beleuchtet werden müssen, dass zum einen die Sponsorentafeln sichtbar gewesen wären, zum anderen hätte das Scheinwerferlicht der Autos eventuell die Fernsehbilder beeinflusst. Nun werden die Rennen auf 15.30 Uhr vorgezogen. Zudem gibt es diverse Notfallvarianten für den Zeitplan, falls Nebel und Co Verschiebungen erfordern.

WINKELHOCK ZU SPÄT
Audi-Pilot Markus Winkelhock fehlte nach dem Triumph mit seinem Team Saintéloc beim 8h-Rennen der IGTC in Indianapolis auf den Siegerfotos, weil er sofort abreiste, um die Geburt seiner Tochter zu erleben. Elisa war jedoch um zwei Stunden schneller. Viel Zeit blieb den beiden ohnehin nicht, weil für Winkelhock der Einsatz für Car Collection in Hockenheim anstand.

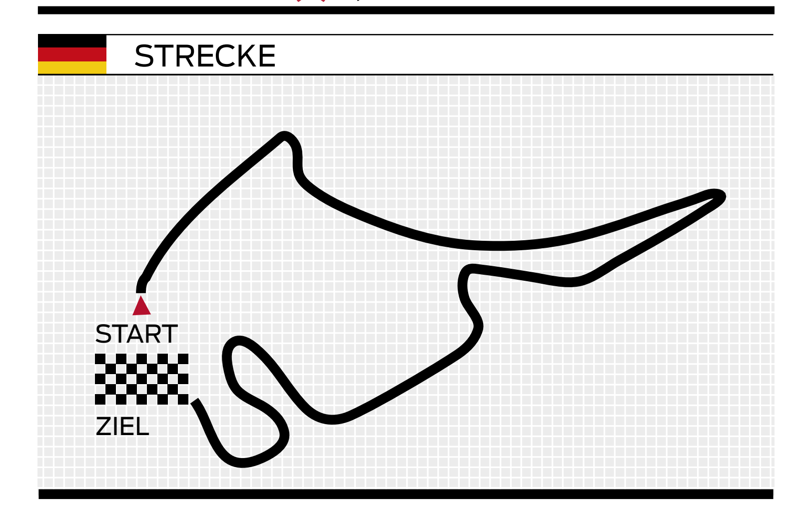
VOM WINDE VERWEHT
Nach heftigen Sturmböen pustete es am Donnerstag im Fahrerlager das ein oder andere Zelt um. Unter anderem das, in dem der Koch von Land Motorsport, Roland Zander, normalerweise kulinarisch zaubert. Kurzerhand verlegte man die mobile Küche in einen Teil der Box und spielte platztechnisch Tetris.

STARTAMPEL KAPUTT
Das Porsche-Carrera-Cup-Rennen und das ADAC GT Masters standen noch an, als die Startampel am Samstag streikte. Der Carrera Cup wurde hinter dem Safety Car gestartet, das GT Masters mit der Deutschland-Flagge. Polesitter Mirko Bortolotti stellte aber keinen großen Unterschied fest.

RESULTATE ADAC GT MASTERS 2021

HOCKENHEIM RING (D) 4,574 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Mirko Bortolotti	1.37.533 min
2.	Ricardo Feller	+ 0,033 s
3.	Mathieu Jaminet	+ 0,085 s
4.	Christian Engelhart	+ 0,210 s
5.	Luca Stolz	+ 0,345 s
6.	David Jahn	+ 0,347 s
7.	Dylan Pereira	+ 0,364 s
8.	Charles Weerts	+ 0,419 s
9.	Raffaele Marciello	+ 0,517 s
10.	Maximilian Paul	+ 0,605 s
11.	Jesse Krohn	+ 0,619 s
12.	Tim Zimmermann	+ 0,677 s
13.	Hendrik Still	+ 0,714 s
14.	Klaus Bachler	+ 0,746 s
15.	Florian Spengler	+ 0,772 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Franck Perera	1.37,696 min
2.	Nick Yelloly	+ 0,099 s
3.	Maxi Buhk	+ 0,370 s
4.	Dennis Marschall	+ 0,453 s
5.	Dries Vanthoor	+ 0,520 s
6.	Maro Engel	+ 0,549 s
7.	Patric Niederhauser	+ 0,552 s
8.	Jules Gounon	+ 0,579 s
9.	Clemens Schmid	+ 0,588 s
10.	Thomas Preining	+ 0,593 s
11.	Christopher Mies	+ 0,607 s
12.	Michael Ammermüller	+ 0,625 s
13.	Markus Winkelhock	+ 0,661 s
14.	Christopher Haase	+ 0,678 s
15.	Joel Eriksson	+ 0,758 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 23.10.2021; 11. von 14 Läufen;
35 Runden à 4,574 km = 160,090 km
28 Teams gestartet, 24 gewertet; Wetter: 12 °C, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.37,533 min = 168,8 km/h
Schnellste Runde:
#75 Christian Engelhart, Porsche 911 GT3 R, 1.39,634 min = 165,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Bortolotti/Mapelli	Lamborghini/GRT	1:03.12,415 h	25 +3*
2.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 0,521 s	20 +2*
3.	Jaminet/Ammermüller	Porsche/SSR	+ 1,567 s	16 +1*
4.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 2,999 s	13
5.	Owega/Niederhauser	Audi/Phoenix	+ 5,470 s	11
6.	Ineichen/Perera	Lamborghini/GRT	+ 5,637 s	10
7.	Jahn/Fittje	Porsche/Joos	+ 6,457 s	9
8.	Zimmermann/Sasse	Lamborghini/GRT	+ 7,386 s	8
9.	Trefz/Haase	Audi/Land	+ 7,804 s	7
10.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	+ 8,518 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 24.10.2021; 12. von 14 Läufen;
35 Runden à 4,574 km = 160,090 km
28 Teams gestartet, 24 gewertet; Wetter: 14 °C, sonnig/trocken
Pole-Position:
#19 Franck Perera, Lamborghini Huracán GT3, 1.37,696 min = 168,5 km/h
Schnellste Runde:
#19 Franck Perera, Lamborghini Huracán GT3, 1.39,623 min = 165,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Perera/Ineichen	Lamborghini/GRT	1:02.31,654 h	25 +3*
2.	Buhk/Marciello	Mercedes/Landgraf	+ 2,615 s	20 +1*
3.	Engel/Stolz	Mercedes/Toksport	+ 3,876 s	16
4.	Preining/Engelhart	Porsche/Bernhard	+ 8,084 s	13
5.	Gounon/Walilko	Mercedes/Zakspeed	+ 10,643 s	11
6.	Eriksson/Pereira	Porsche/Bernhard	+ 11,230 s	10
7.	Mies/Feller	Audi/Land	+ 12,043	9
8.	Ammermüller/Jaminet	Porsche/SSR	+ 12,591 s	8
9.	Kirchhöfer/Schmidt	Corvette/Callaway	+ 29,441 s	7
10.	Fittje/Jahn	Porsche/Joos	+ 30,077 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Mies/Feller	165 Punkte
2.	Engel/Stolz	161
3.	Jaminet/Ammermüller	148
4.	Buhk/Marciello	139
5.	Bortolotti	131
6.	Walilko/Gounon	126
7.	Perera/Ineichen	110
8.	Costa	103
9.	Kirchhöfer/Schmidt	89
10.	Yelloly/Krohn	89
11.	Schramm/Marschall	73
12.	Vanthoor	72
13.	Jahn	61
14.	Weerts	59
15.	Engelhart/Preining	58

STAND TEAMS

1.	GRT Grasser	168 Punkte
2.	Montaplast by Land	167
3.	Toksport WRT	159
4.	SSR Performance	148
5.	Landgraf HTP/WWR	136
6.	Zakspeed	128
7.	KÜS Team Bernhard	96
8.	Rutronik by TECE	93
9.	Callaway Competition	92
10.	Schubert Motorsport	88
11.	Team WRT	71
12.	Team Joos	67
13.	Precothe Herberth	66
14.	Phoenix Racing	48
15.	Car Collection	37

STAND JUNIOREN

1.	Feller	237 Punkte
2.	Schramm	234
	Marschall	234
3.	Igor Jakob Walilko	196
4.	Hugo Sasse	151,5
5.	Jannes Fittje	141
6.	Maximilian Paul	131,5

STAND TROPHY

1.	Florian Spengler	304,5 Punkte
2.	Elia Erhart	265,5
3.	Rolf Ineichen	236

DREI FRAGEN AN RICARDO FELLER



REISEN SIE HAPPY AUS HOCKENHEIM AB?
Natürlich. Wir sind als Führende angereist und hatten das Ziel,, als Führende abzureisen. Wir haben den Vorsprung verdoppelt – auch wenn es nur vier Punkte sind. Es ist immer besser als Führender ins Finale zu gehen. Erst recht wegen der Wettersituation am Nürburgring. Sollte etwas abgesagt werden, was ich nicht hoffe, gibt dir das Sicherheit.

WIE KOMMT ES, DASS ALLES GERADE SO GUT LÄUFT?
Bei uns stimmt die Chemie im Team. Christopher Mies und ich sind auch gute Freunde neben der Strecke. Wir kennen uns schon seit 2019. Da sind wir beide bei Land GT Masters gefahren. Und gemeinsam sind wir ja schon bei den Langstreckenrennen der IMSA in den USA am Start gewesen. Das war bei der Vertragsunterzeichnung ein wichtiger Punkt, weil es menschlich und sportlich so gut passt.

SIE HATTEN EINE GRANDIOSE SAISON UND SIND ÜBERALL POSITIV AUFGEFALLEN.
Ich fahre ja schon länger, auch wenn ich sehr jung bin. Ich habe noch mal einen Schritt gemacht. Es war ein gutes Jahr – auch mit dem Gewinn der Silber-Wertung in der GTWC mit Emil Frey. Ich war immer sehr ruhig – jetzt aber noch mehr. Wenn ich von Pole starte, bin ich weniger nervös als von Platz 20. Ich liebe es, wenn dir alle folgen. Das gibt mir mehr Ruhe und Kontrolle.

Porsche Motorsport: Pascal Zurlinden verlässt Porsche Motorsport

Pascal Zurlinden hört auf

Eine Personalie sorgt seit letzter Woche für Unruhe bei Porsche Motorsport: Pascal Zurlinden gibt seine Position als Leiter der Werksmotorsport-programme mit sofortiger Wirkung ab, angeblich aus persönlichen Gründen. Der gebürtige Franzose hatte bisher eine zentrale Schlüsselstelle bei Porsche Motorsport inne.

Von: **Marcus Schurig**

Über die Gründe für den kurzfristigen Abgang des 39-jährigen Zurlinden gab es keine näheren Angaben. Es wurde nur angedeutet, dass Zurlinden aus persönlichen Gründen hingeworfen hat. Der gebürtige Elsässer war die zentrale technische Figur im Konstrukt von Porsche Motorsport: Er war sowohl für die Werkseinsätze in der Formel E als auch in der Sportwagen-WM (WEC) verantwortlich, dazu gleiste er in den letzten zwei Jahren das LMDh-Programm für Porsche und damit indirekt für den VW-Konzern auf technischer Seite auf. Unter seiner Leitung wurde das neue LMDh-Chassis mit Multimatic entwickelt, dazu war er für die Auswahl der Werksfahrer verantwortlich.

Gleichzeitig war Zurlinden ausgezeichnet vernetzt: Er kennt Hinz und Kunz im internationalen Motorsport und unterhielt dank seines polyglotten Hintergrunds sehr gute Beziehungen zu den französischen Promotern, wo er nicht nur als Gesprächpartner, sondern auch als Ideengeber außerordentlich geschätzt war.

Über die Gründe für den plötzlichen Abgang kann im Moment nur spekuliert werden: Am 1. Oktober hatte Thomas Laudenbach bei Porsche Motorsport die Leitung von Fritz Enzinger übernommen, möglicherweise haben sich hier Konfliktpotenziale ergeben, die nicht gelöst werden konnten. Zurlinden kann in seiner Funktion seit 2018 auf eine erfolgreiche Bilanz in den Produktionsrennklassen GTE und GT3 zurückblicken, wie mehrere große Titel sowie Klassen- und Gesamsiege bei den 24h-Klassikern in Le Mans, Spa oder am Nürburgring belegen.

Aber auch bei Porsche Motorsport ist nicht alles Gold, was glänzt: Das teure Formel-E-Programm hat bisher nicht einen einzigen Rennsieg abgeworfen, auch die Resonanz auf die bei der IAA 2021 in München vorgestellte Elektro-Rennwagen-Studie Mission R war eher dürftig. ■



PORSCHE

Zurlinden hört als Leiter der Werksprogramme bei Porsche Motorsport aus

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

SSR: PORSCHE AUS SYDNEY
SSR Performance wägt derzeit die Optionen für die kommende Saison ab. Der Plan für die 24h Nürburgring steht nach wie vor, ist aber noch nicht komplett in trockenen Tüchern. Michael Ammermüller gilt aber als gesetzt. Sowohl DTM als auch ADAC GT Masters könnte man sich laut Teamchef Stefan Schlund zudem vorstellen. Eventuell auch parallel mit einem Kundensport-Programm im GT Masters. Für die Zusatz-Programme wie Nürburgring sicherte man sich einen der auf dem Markt raren Porsche 911 GT3 R aus Sidney mit null Kilometern auf dem Tacho und brachte ihn sogar auf dem Luftweg nach München, weil derzeit keine Schiffsfracht möglich war.

POKALE VOM PORSCHE-CHEF
Der neue Porsche-Motorsport-chef Thomas Laudenbach war im Rahmen des Porsche-Carrera-Cup-Laufs in Hockenheim zum ersten Mal in seiner Funktion als Porsche-Motorsportchef an der Rennstrecke und überreichte unter anderem die Pokale. Larry ten Voorde sicherte sich übrigens zum zweiten Mal hintereinander die Meisterschaft. Das gleiche Kunststück gelang ihm auch im Porsche Supercup.

UNITED-SIEG, WRT-TITEL
Das Team United Autosports hat beim Finale der European Le Mans Series (ELMS) in Portimão mit den Piloten Phil Hanson, Jonathan Aberdein und Tom Gamble den Sieg geholt, was im Endstand Platz 2 in der Meisterschaft bedeutet. Den Titel in der ELMS-Gesamtwertung hatte das belgische WRT-LMP2-Team mit den Piloten Louis Delétraz, Robert Kubica und Yifei Ye vorzeitig unter Dach und Fach gebracht, das Trio belegte in Portimão den zweiten Platz. Der GT-Titel ging an das Ferrari-Team Iron Lynx, DKR Engineering holte mit dem deutschen Piloten Laurents Hörr den LMP3-Titel.

LAMBO MIT GT-OPEN-TITEL
Die Lamborghini Squadra Corse hatte am vergangenen Wochenende allen Grund zum Jubeln: Beim ADAC-GT-Masters-Rennen holte man zwei Laufsiege, beim Finale der GT-Open-Serie in Barcelona holten



die Lambo-Junioren Frederik Schandorff und Michele Beretta im Team von Vincenzo Sospiri Racing nach Platz 6 in Lauf 1 den Meisterschaftsstitel. Das Duo konnte 2021 vier Rennen gewinnen.

IMSA: NUNEZ ERSETZT NASR
Der ehemalige Mazda-Werkspilot Tristan Nunez ersetzt 2022 Felipe Nasr im Cadillac-DPi des Teams Whelen Engineering in der IMSA-Serie. Nasr hat offenbar einen LMDh-Vertrag bei Porsche Motorsport unterschrieben und fährt deshalb im kommenden Jahr nicht mehr im Cadillac-Team. Nunez wird die volle Saison zusammen mit Felipe Derani bestreiten, bei den langen Rennen soll Toyota-WEC-Werkspilot Mike Conway zum Einsatz kommen.

OGIER IM TOYOTA-HYPERCAR
Der siebenfache Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier wurde vom Toyota-Gazoo-Racing-Team offiziell als Pilot beim Rookie-Test in Bahrain bestätigt, der im Anschluss an die beiden WM-Läufe am 7. November stattfinden wird. Der Franzose hat sich bereits im TMG-Simulator in Köln in die Materie eingearbeitet und außerdem einen speziellen Sitz für seinen Einsatzwagen Toyota GR010 Hybrid anpassen lassen.

MOTORSPORT IMAGES

Der Unvergessene

Vor 50 Jahren kam Jo Siffert bei einem Feuerunfall ums Leben. Aber auch ein halbes Jahrhundert später bleibt der Schweizer unvergessen. Wir erinnern an den besten Rundstreckenpiloten seiner Ära.

Von: **Dirk Johae**

Es passiert beim 41. Rennen in Jo Sifferts Jahreskalender von 1971. In Brands Hatch bestreitet der 35-jährige Schweizer ein Formel-1-Rennen, welches nicht zur WM zählt. Das World Championship Victory Race ist als große Feier für den neuen Weltmeister Jackie Stewart gedacht. Auch Jo Siffert hat Grund zum Feiern. Mit dem vierten WM-Platz und einem GP-Sieg in Zeltweg hat er seine beste Saison beendet. Im BRM P160 zählt der Schweizer beim Victory Race zu den Favoriten. Zeitgleich mit seinem Teamkollegen Peter Gethin hat er sich die Pole-Position gesichert. Trotz schlechtem Start liegt er nach 14 Runden in Führung. Doch in der anschließenden Runde kommt er von der Strecke ab, überschlägt sich, und sein Auto fängt Feuer. Siffert ist eingeklemmt und erstickt. Unfassbar: Die Feuerlöscher der Streckensicherung versagen.

Große Bestürzung

Wegen dieser Schlamperei verliert ein weiterer Rennfahrer bei einem Feuerunfall sein Leben. Das Fahrerlager ist erschüttert. Der englische Journalist Simon Taylor beschrieb, wie ihm Teamchef Rob Walker tränenüberströmt entgegenkam. „Für Jo war ich wie ein Vater“, sagte Walker einmal. In seinem Lotus feiert Siffert 1968 seinen ersten Grand-Prix-Sieg und den ersten eines Schweizer Fahrers. Auch als Siffert 1971 zu BRM wechselt, bleibt er ein Teil der Walker-Familie und trifft sich im Fahrerlager weiter mit dem Team zum gemeinsamen Essen.

Fahrerkollege Brian Redman, Sifferts ehemaliger Partner bei den Sportwagen-Rennen im Porsche, erlebt den tödlichen Unfall vor dem Fernseher: „Das Schicksal wollte es, dass ich in der Ferne Zeuge von Jos Tod wurde“, so Redman. Gerade erst ist er aus der Reha in Südfrankreich zurückgekehrt. Dort hat er sich von seinen eigenen Brandverletzungen erholt, die er sich bei einem schweren Unfall während der Targa Florio zugezogen hatte.

Ein besonderer Mensch

Redman sagt seinen Start beim CanAm-Finale in Riverside ab, um seinem Freund in der Schweiz die letzte Ehre zu erweisen – zusammen mit 50 000 Menschen, die die Straßen in Sifferts Heimat Fribourg säumen. Redmans Fazit: „Ein rührender Tribut für einen besonderen Menschen.“ Siffert, der Fahrer mit dem Helm in den Schweizer Farben, ist ein Nationalheld. Aber trotz seines Aufstiegs und seiner Erfolge ist er immer auf dem Boden geblieben.

Als Junge aus einfachen Verhältnissen muss sich Joseph Siffert alles hart erarbeiten. Seinen Rennfahrertraum verwirklicht er mit selbst verdientem Geld. Als Zaungast der Rennen in Bern-Bremgarten erlebt er seine Vorbilder, denen er nacheifern möchte. Eines seiner Idole ist Benoît Musy aus Fribourg. Von diesem Sportwagenpiloten übernimmt Siffert später das Helmdesign. Zunächst kann sich der junge Schweizer lediglich ein gebrauchtes Rennmotorrad leis-



MOTORSPORT IMAGES

Zweiter GP-Sieg: Siffert im BRM P160 auf dem Österreichring

ten. 1959 wird er auf einer Norton Landesmeister in der 350er-Klasse. Außerdem bestreitet er als Beifahrer seines Landsmanns Edgar Strub die Seitenwagen-WM. Mit einem BMW-Gespann wird das Duo WM-Dritter.

1960 kauft sich Siffert seinen ersten Rennwagen, einen Stanguellini Formel Junior. Ein Jahr später kann er sich sogar einen Lotus 18 leisten und gewinnt seine ersten Rennen. Am Ende des Jahres ist er zusammen mit Tony Maggs inoffizieller Europameister der Formel Junior. Grand-Prix-Teams werden auf den schnellen Schweizer aufmerksam, allen voran die Scuderia Filipinetti, die ihn verpflichtet.

Aber Siffert ist mit der Arbeit des Privatteams nicht zufrieden. Vor dem Monaco-GP 1963 eskaliert der Streit mit Teamchef Georges Filipinetti: „Eher höre ich mir in den Alpen das Kuhglockengeläut an, als für Sie in Monaco zu fahren", schimpft Siffert laut seines Biografen Jacques Deschenaux. Künftig setzt Siffert den Lotus 24-BRM in Eigenregie ein. Widerstände, so scheint es, machen ihn nur noch stärker. Neben Mut zeichnet ihn seine Beharrlichkeit aus. Einen Monat nach dem Rennen in Monte Carlo erzielt er in Reims seinen ersten WM- Punkt. Aber seine Grand-Prix-Karriere bekommt erst Ende 1964 richtig Auftrieb, als er für die beiden Überseerennen zum Saisonabschluss ins Team von Rob Walker wechselt.

Wie eine Familie

Beim Großen Preis der USA in Watkins Glen feiert er im Brabham-BRM als Dritter seinen bislang größten Erfolg. Vermittelt hatte diesen Fahrerplatz Walker-Stammpilot Joakim Bonnier, den Siffert bald vom Nummer-eins-Status verdrängt. Zwar läuft auch bei Walker zunächst nicht alles nach Plan, aber mit dem Wechsel auf den Lotus 49-Ford 1968 gelingt Jo Siffert der erste WM-Erfolg. In Brands Hatch beschert er Rob Walker den ersten Grand-Prix-Sieg seit sieben Jahren. Der Schweizer fühlt sich in dem Privatteam gut aufgehoben und fährt über fünf Jahre beim schottischen Whisky-Erben.

Die Formel 1 genießt bei Siffert immer Vorrang. Jedoch entwickelt er sich im Porsche-Werksteam parallel zu einem der besten Sportwagenpiloten. In Zuffenhausen erarbeitet er sich schnell den Nummer-eins-Status. Mit Brian Redman bildet er die perfekte Fahrerpaarung. 1969 gewinnen beide fünf von insgesamt zehn WM-Läufen. Beim Finale in Zeltweg feiert Siffert zusammen mit Kurt Ahrens seinen sechsten Saisonerfolg. Es ist der erste WM-Sieg eines 917. Trotz des Werbens von Ferrari bleibt der Schweizer Porsche treu.

32 000 Jahreskilometer

Für den neuen Zwölfzylinder-Sportwagen braucht man Fahrer mit seinen Qualitäten: „Es gab wohl nur zwei Piloten auf der Welt, die dem Porsche 917 voll gewachsen waren, nämlich Pedro Rodriguez und Jo Siffert", meinte Ferdinand Piëch rückblickend. Parallel zum Engagement in der Marken-WM widmet sich Siffert zusätzlich den Einsätzen mit einem offenen 917 Spyder in der amerikanischen CanAm-Meisterschaft – zusammen mit den F1- und sporadischen F2-Einsätzen ein Mammutprogramm mit rund 32 000 Renn- und Trainingskilometern in der Saison. Daneben arbeitet Siffert auch weiter erfolgreich als Geschäftsmann – ein rastloses Leben am Limit.

1971 wechselt Siffert in der Formel 1 zu BRM. Sein erfolgreichstes Jahr in der Königsklasse krönt er mit dem Sieg beim Großen Preis von Österreich. Jo Siffert wird punktgleich mit Jacky Ickx Vierter in der WM-Gesamtwertung. Aber bis zum tragischen 24. Oktober 1971 bleiben ihm nur wenige Tage, um seinen Erfolg zu genießen. Dass er vielen Menschen in Erinnerung geblieben ist, zeigen die Veranstaltungen zu seinem Todestag. ■



Joseph Siffert

Geburtstag: 7. Juli 1936
Geburtsort: Fribourg (CH)
Todestag: 24. Oktober 1971

KARRIERE-HÖHEPUNKTE
1959: Seitenwagen-WM (3.) und CH-Meister (350 cm³)
1960–1962: Formel Junior
1963: 1. F1-Sieg (Syrakus) und erster WM-Punkt (Reims)
1968: 1. GP-Sieg (Brands Hatch, Walker-Lotus-Ford)
1969–1971: Marken-WM (Porsche), insg. 14 Siege
1969: CanAm (4.)
1970: F2 (BMW), 1 Sieg
1971: F1-WM (4., BRM), 1 Sieg und CanAm (4.)



MOTORSPORT IMAGES

Dreamteam: Jo Siffert und Brian Redman gewinnen die Targa Florio 1970



MOTORSPORT IMAGES

Peppi, der Schrittmacher: Als CanAm-Pionier für Porsche im 917 Spyder



MOTORSPORT IMAGES

Letzter Marken-WM-Erfolg: Buenos Aires 1971 mit Derek Bell



GETTY IMAGES

Letztes Geleit: 50 000 Trauergäste und vorneweg ein 917 mit Trauerflor



ERC

Östberg siegt, Mikkelsen feiert

EM-Premiere für die Norweger: Östberg holt ersten Sieg, Mikkelsen ersten Titel



ERC

Zeitstrafe kostet den Sieg: Gryazin



ERC

Auch zweiten Titel in Visier: Pajari

Andreas Mikkelsen reichte in Ungarn der sechste Platz, um sich eine Woche nach dem Gewinn des WRC2-Titels auch zum Europameister zu küren. Sieger Mads Östberg profitierte bei seinem ersten EM-Erfolg von einer 15-Minuten-Zeitstrafe gegen Nikolay Gryazin.

Von: **Reiner Kuhn**

Neben dem frisch gekürten WRC2-Champion Andreas Mikkelsen reisten direkt von der Rallye Spanien der neue Junioren-Weltmeister Sami Pajari sowie die Mitfavoriten Mads Östberg, Nil Solans, Erik Cais und Nikolay Gryazin an. Letzterer rückte sofort in den Fokus: Mit drei Bestzeiten in Folge unterstrich der Russe im VW Polo sein fürchterliches Tempo und setzte sich an die Spitze. Es folgte ein Highspeed-Ausrutscher (WP 5) und für einmal lag Ford-Youngster Cais vorne, bevor Gryazin umgehend wieder das Kommando übernahm.

Nur der heimische Routinier Norbert Herczig (Skoda) konnte dem 23-jährigen VW-Youngster folgen. Mads Östberg (Citroën) hatte nach der ersten Tagesetappe als Dritter schon 40 Sekunden Rückstand auf das ungleiche Topduo. Andreas Mikkelsen haderte derweil mit einem defekten Turbolader am Skoda, lag als Siebter dennoch nur einen Zwischenrang hinter seinem Markenkollegen und einzigen Titelwidersacher Efrén Llarena und sicherte sich schon nach der ersten Tageswertung als erster Norweger vorzeitig den EM-Titel.

Die Vorentscheidung im Kampf um den Rallyesieg ließ ebenfalls nicht lange auf sich warten: In der Auftaktprüfung am frühen Sonntagmorgen flog Herczig heftig ab (WP 8). Während der Fahrer unverletzt blieb, musste sein Copilot Ramón Ferencz mit mehreren Rippenbrüchen ins Krankenhaus. Elf Stunden und sechs Prüfungen später stürmte Gryazin mit 37,2 Sekunden Vorsprung vor dem immer schneller werdenden Östberg über die Ziellinie, aber wenig später war der Sieg futsch. Gryazin wurden 15 Minuten Zeitstrafe aufgebrummt, Onboard-Aufnahmen und ein Zuschauervideo zeigten, dass er als Erster an der Unfallstelle von Herczig vorbeikam, aber weder langsamer fuhr, um zu überprüfen, ob es seinem Wettbewerber gut ging, geschweige denn stoppte, obwohl ihm niemand ein OK-Schild zeigte. Obwohl Gryazin die Unfallstelle passierte, war er auf dieser Prüfung sogar satte 4,7 Sekunden schneller als der zweitplatzierte Yoann Bonato (Citroën).

Durch die Zeitstrafe rutschte Gryazin auf Platz 24 ab, und Mads Östberg, der in der vierten Prüfung nach einem Highspeed-Dreher einige Sekunden in einem Graben festgesteckt hatte, gewann mit 21,8 Sekunden Vorsprung vor dem Polen Mikolay Marczyk (Skoda) seinen ersten EM-Lauf. Dritter wurde der Ungar Andras Hadik (Ford), der sich damit erneut zum Landesmeister kürte.

Bei den U27-Junioren war Junior-Weltmeister Pajari nicht zu halten. Für den mit 19 Jahren jüngsten unter den EM-Junioren war es der zweite Sieg und der erste Erfolg auf Asphalt. Lohn der Mühe: Der finnische Ford-Pilot zieht in der Tabelle an Jean-Baptiste Franceschi (Renault) vorbei. Der deutsche Youngster Nick Loof (Ford) bleibt trotz Abwesenheit Dritter. ■

RALLYE UNGARN (22.–24.10.2021)

Siebter von acht EM-Läufen, mit 14 Wertungsprüfungen über 182,01 km

1. Östberg / Torstein (N/N), Citroën C3 Rally2	1:38.43,4 h
2. Marczyk / Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+ 21,8 s
3. Hadik / Kertesz (H/H), Ford Fiesta Rally2	+ 26,1 s
4. Llarena / Fernandez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 1.14,1 min
5. Campedelli / Canton (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 1.21,8 min
6. Mikkelsen / Edmondson (N/GB), Skoda Fabia Rally2	+ 1.30,4 min
7. Cais / Zakova (CZ/CZ), Ford Fiesta Rally2	+ 1.49,6 min
8. Bonato /Boulloud (F/F), Citroën C3 Rally2	+ 2.06,8 min
9. Csomos / Nagy (H/H), Skoda Fabia Rally2	+ 2.14,8 min
10. Bodolai / Deak (H/H), Ford Fiesta Rally2	+4.48,8 min

Bestzeiten: Östberg 5, Gryazin 4, Marczyk 3, Herczig 1, Cais 1

EM-STAND NACH LAUF 7

1. Andreas Mikkelsen (N)	191 Punkte
2. Miko Marczyk (PL)	135 Punkte
3. Efrén Llarena (E)	121 Punkte
4. Alexey Lukyanuk (RUS)	95 Punkte
5. Norbert Herczig (H)	87 Punkte
6. Erik Cais (CZ)	59 Punkte
7. Nil Solans (E)	46 Punkte
8. Yoann Bonato (F)	46 Punkte
9. Nikolay Gryazin (RUS)	44 Punkte
10. Craig Breen (IRL)	43 Punkte

Junioren U28 (Rally3)

1. Ken Torn (EST)	153 Punkte
2. Oscar Solberg (N)	60
3. Jon Armstrong (GB)	39

Junioren U27 (Rally4)

1. Sami Pajari (FIN)	154 Punkte
2. Jean-Baptiste Franceschi (F)	141
3. Nick Loof (D)	86

„Loyalität ist mir sehr wichtig“

Nur eine Woche, nachdem Andreas Mikkelsen den WRC2-Titel feierte, krönte sich der Norweger in Ungarn zum Europameister. In MSa spricht der 32-Jährige über die intensive Saison, den Stellenwert der beiden Titel und seine Zukunft.

Von: **Reiner Kuhn**



ROESELER

!

Andreas Mikkelsen

Geburtstag: 22. Juni 1989
Geburtsort: Oslo (N)
Herkunftsland: Norwegen

WM-KARRIERE
2006: 1. von 117 WM-Starts
2011 und 2012: IRC-Champion
2013–2016: WM (VW, 3 Siege)
2017: WM (Citroën, Hyundai)
2018–2019: WM (Hyundai)
2021: WRC2-Weltmeister und Europameister (Skoda)

HOBBYS
Motocross, Fischen, Golf

Herzlichen Glückwunsch zu den beiden wichtigsten Titeln, die man in einem Rally2-Auto einfahren kann. Welcher bedeutet Ihnen persönlich mehr?
Ein WM-Titel ist schon etwas Besonderes. Ich persönlich sehe aber keinen großen Unterschied, auch weil das Jahr schwieriger war, als ich mir das vorgestellt habe.

Dabei sagten Sie vor der Saison, dass Sie nicht nur beide Titel, sondern auch jede einzelne Rallye gewinnen wollten …
Dieser Satz war ein Fehler, auch wenn ich die Rallye Monte Carlo dominierte. 2017 habe ich nach dem VW-Aus im Skoda Fabia die Monte und auf Korsika ebenfalls ziemlich leicht gewonnen. Nach dem WRC2-Sieg in Monza 2020 dachte ich wohl, das geht so weiter, und habe das Level mit Ex-Werkskollegen wie Esapekka Lappi oder Mads Östberg unterschätzt. Zudem war bei der Arctic oder in Kroatien die Kombination Mikkelsen und Skoda nicht so stark wie erhofft. Also fuhr ich auf Punkte und den Titel, anstatt mit viel Risiko auf Sieg. Und vor Portugal hatte ich dann Corona und musste passen.

Wie schwer war Ihre Corona-Erkrankung?
Ich hatte zwei Tage Fieber, das war’s. Ich hatte einen sehr milden Verlauf und wurde nach kurzer Zeit schon wieder negativ getestet. Um aber auf die Konkurrenz zurückzukommen: Noch schwieriger als in der WRC2 war es für mich in der Rallye-EM.

Warum das?
Die Herausforderung und das Tempo sind ja gleich. Im Gegensatz zu den WM-Läufen waren aber viele EM-Rallyes neu für mich. Die EM-Asse und Lokalhelden kennen dagegen die Strecken aus dem Effeff. An meinen Resultaten kann man ablesen, wo ich schon mal gefahren bin, wie die zweiten Plätze in Polen und bei der Barum oder die Siege auf den Azoren und in Fafe zeigen.

> „Alles, was ich tun kann, ist sicherzustellen, dass ich ganz vorne in der Reihe bin, wenn es um ein freies Rally1-Cockpit geht.“
>
> Andreas Mikkelsen

Kommende Saison wollten Sie wieder in der Topliga in einem Werkscockpit sitzen. Wie sieht es damit aus?
Schlecht, zumindest für den Saisonbeginn. Alles was ich tun kann, ist sicherzustellen, dass ich ganz vorne in der Reihe bin, wenn es um ein freies Rally1-Cockpit geht. Nicht viele Fahrer haben so viel Erfahrung wie ich – egal ob in unterschiedlichen WRC oder wie in der Rally1 künftig gefordert, dem Fahren ohne Mitteldifferenzial und geringeren Federwegen.

Wo sehen wir Sie 2022?
Keine Frage, ich werde bei der Rallye Monte Carlo starten.

Fahrer, die in den vergangenen zwei Jahren nicht in einem WRC antraten, dürfen 2022 in einem mittels kleinerem Luftmassenbegrenzer rund 50 PS schwächeren WRC starten. So hätten Sie echte Siegchancen?
Das klingt verlockend. Ich denke aber, dass kein Hersteller will, dass sich jemand im WRC mit den Werkspiloten in den neuen Hybrid-Rally1-Boliden um den Gesamtsieg balgt. Davon abgesehen liegen mir einige WRC2-Angebote vor. Ich möchte aber betonen, dass ich nicht gegen Skoda fahren werde. Loyalität ist mir sehr wichtig. Nie werde ich vergessen, dass mir Skoda nach schwierigen Zeiten die Rückkehr in den Spitzensport ermöglichte, egal ob ich mich dafür 2011 mit dem IRC- oder nun dem WRC2- und dem EM-Titel revanchiert habe. Man kann also davon ausgehen, dass ich vorerst weiter im Skoda Fabia sitze. Mein Ziel bleibt aber ein Rally1-Cockpit.

Im Sommer holten Sie mit Elliott Edmondson einen neuen Copiloten ins Auto und feierten drei Siege in Folge. Wird er auch künftig neben Ihnen sitzen?
Die Zusammenarbeit mit Elliott funktionierte auf Anhieb, nicht zuletzt aufgrund seiner sauberen Aussprache. Als ich im VW Polo WRC mit Mikko Markkula fuhr, war das mit den englischen Ansagen schwieriger. Ob Elliott kommende Saison mit mir fährt, ist offen. Auch weil gute englischsprachige Beifahrer aktuell begehrt sind. Bietet ihm jemand ein Programm in einem Rally1-Auto, würde ich verstehen, wenn er es annimmt. ■



ERC

Ein Auto, zwei Titel: Andreas Mikkelsen im Skoda Fabia Rally2 von Toksport



Das riecht nach mehr: M-Sport ließ Rekord-Champion Loeb einen Tag ans Puma-Steuer

SHAKEDOWN MEDIA

Rallye-WM

Loeb im Ford Puma Rally1

M-Sport hofft auf den großen Coup. Vergangene Woche testete Sébastien Loeb den künftigen Ford Puma Rally1. Noch ist offen, ob der 47-jährige Rekord-Weltmeister für einige WM-Läufe zurückkehrt.

Von: **Reiner Kuhn**

Geht es nach unseren spanischen Kollegen, die von den geheimen M-Sport-Testfahrten nahe Barcelona Wind bekamen und vor Ort weilten, scheint die Sache klar: Sébastien Loeb wird kommende Saison für die Rallye Monte Carlo plus X Läufe in die WM-zurückkehren. „Das waren mehr als nur Schnupperrunden mit dem neuen Hybridauto. Loeb saß den ganzen Tag im Auto und arbeitete intensiv mit dem Team“, berichtet Marca-Redakteur Nacho Villarin, der im Gegensatz zum offiziellen Red-Bull-Fotografen nicht ans Auto durfte, um Loeb hinterm Steuer abzulichten.

„Wir sind im Gespräch und werden uns nach diesem Test erneut zusammensetzen. Mehr gibt es aktuell nicht zu sagen“, so M-Sport Teamchef Richard Millener. Auch Loeb blockt: Alles sei offen, nichts klar. Doch wie intensiv M-Sport um den Rekord-Weltmeister buhlt, unterstreicht die Tatsache, dass Werkspilot Adrien Fourmaux am Testtag seines bekannten Landsmannes zwar zugegen war, selbst aber nicht zum Fahren kam. Auch nicht danach, denn die beiden folgenden Testtage mit dem neuartigen Ford Puma Rally1 waren für Neuzugang Craig Breen reserviert. Der nach Podiumsplatzierungen in Finnland, Estland und Griechenland als Teamleader verpflichtete Ire hatte, anders als Fourmaux, bisher nur für eine kurze Ausfahrt am Team-Sitz im britischen Cumbria im Hybrid-Boliden Platz nehmen können. Nun führte er seinen künftigen Dienstwagen jeweils einen Tag auf Asphalt und Schotter aus, bevor M-Sport zum Monatsende die Homologationsunterlagen bei der FIA einreichen muss.

Ob M-Sport beim Saisonauftakt in Monte Carlo mit drei Puma Rally1 für Breen, Fourmaux und Greensmith oder einem vierten mit Loeb an den Start geht, werden die nächsten Wochen zeigen. ■

Extreme E - Lauf 4 auf Sardinien

Weiter Pech und Pannen

Nur zwei von fünf Teams überquerten beim Finale auf Sardinien die Ziellinie. Zum dritten Mal im vierten Rennen hatte dabei das Rosberg-Duo die Nase vorn.

Neben zwei heftigen, sowohl für Cristina Gutierrez als auch Stéphane Sarrazin glimpflich verlaufenen Unfällen, sorgten beim vierten von fünf Rennen der vollelektrische Offroadserie Extreme E zahlreiche Defekte für Turbulenzen. Auch im über zwei nur knapp acht Kilometer lange Runden ausgetragenen Finale stellte wenige Kilometer nach Sébastien Loeb auch die zwischenzeitlich führende Sara Price ihren Elektrorenner mit gebrochener Radaufhängung ab.

Während das Rosberg-Duo Johan Kristoffersson/Molly Taylor seinen dritten Sieg feierten, durfte erstmals auch die Abt-Cupra-Paarung jubeln. Bei ihrer ersten Finalteilnahme brachte Mattias Ekström seinen Dienstwagen als Zweiter ins Ziel – wenn auch ohne Beifahrertür. ■ RK

EXTREME E

Nur zwei kamen durch: Dritter Sieg für Rosberg, erstes Podium für Abt-Cupra

FIA Rally-Star-Programm

DMSB sucht Rallye-Star

Im November steigen am Nürburgring und in Oschersleben die deutsche Vorauswahlen für das weltweite FIA-Rally-Star-Förderprogramm.

Mit dem Rally-Star-Programm sucht die FIA nach den Champions von morgen. In drei Stufen sollen Talente im Alter zwischen 16 und 25 Jahren bis in den Spitzensport geführt werden und es eines davon bis in die Topliga schaffen.

Im Frühjahr hat der DMSB in Zusammenarbeit mit der ADAC Stiftung Sport zu zwei Sichtungen eingeladen, für die noch Restplätze verfügbar sind.

Am 6. und 7. November steigt am Nürburgring zuerst die digitale Sichtung am Rallye-Simulator. Alternativ kann man sich am 13. November bei der Slalom-Challenge in der Motorsport Arena Oschersleben beweisen.

Die besten Teilnehmer nehmen Ende Januar an der kontinentalen Ausscheidung in Buxtehude teil. Näheres unter: www.fiarallystar.com/de. ■ RK



FIA

Auch für die Slalom-Challenge in Oschersleben sind noch Restplätze frei



Timmy Hansen liegt vor dem Finale 17 Punkte vor Kristoffersson

KOPF

Die glorreichen sieben

Nur sieben Supercars standen beim vorletzten Lauf der Rallycross-WM in Portugal in der Startaufstellung. Geht der WRX im letzten Jahr der Verbrenner zum Saisonende die Luft aus?

Von: **Sven Kopf**

Sieben Teilnehmer sind einfach nicht genug, zwei halb besetzten Semifinals fehlt ein wenig die Spannung, denn alle haben dann einen Finalplatz sicher. Dabei hätte man erwarten können, dass in der finalen Saison vor dem Wechsel zur elektrischen WRX noch einmal alles zusammenkommt, was Rang und Namen hat – zumal sämtliche Läufe auf europäischem Boden ausgetragen wurden. Aber zuverlässige Größen wie Liam Doran und Andreas Bakkerud oder die Gebrüder Dubourg aus Frankreich, in der Vergangenheit stets eingeschrieben, wanderten aus Budgetgründen ab zur Europameisterschaft oder in die USA zur Nitro-RX. Für viele schlagkräftige Fahrer aus der EM war eine Teilnahme in der WRX auch als Gaststarter kostspielig. Nur mit Aufwand war die Umrüstung nach WM-Regelwerk machbar, da suchten viele ihr Wohl in anderen Serien.

Mit Kevin Abbring (Renault) schwänzte in Montalegre sogar einer der permanent eingeschriebenen Fahrer. Dafür droht die FIA in der Regel eine Strafe in Höhe von 10 000 Euro an, sofern keine höhere Gewalt für das Fernbleiben ins Feld geführt werden kann. Auch Münnich Motorsport (Seat) fehlte, die Sachsen hatten sich aber wegen Terminkollisionen mit dem Tourenwagensport ohnehin nicht fest eingeschrieben. Sie werden aber beim Finale auf dem Nürburgring wieder dabei sein, dann mit Timo Scheider und Mandie August.

Bei nur sieben Autos konnte das Punktepolster von Timmy Hansen nicht groß abschmelzen, sein Verfolger Johan Kristoffersson (Audi) nicht viel Boden gutmachen. Dennoch wurden heiße Rennen und packende Zweikämpfe geboten, auf dem winkeligen Kurs mit vielen hohen Randsteinen ließ sich die Fahrzeugbeherrschung der Piloten bewundern. Die Topfahrer ließen es krachen, auch ineinander. Im Gerangel um den Titel zwischen den Hansen-Brüdern und Johan Kristoffersson war Niclas Grönholm im Hyundai am Ende der lachende Dritte.

Die Portugiesen wissen das Spektakel zu schätzen, die Zuschauertribünen waren in der tiefen Provinz von Montalegre voll. Ein möglichst großes Spektakel liegt auch im Fokus des Promoters: „Wir wollen mehr Schotter, mehr Überholmanöver, mehr Action" sagt Arne Dirks von der Rallycross Promoter GmbH und kündigt für 2022 vierzehn elektrische Autos an. Bis zum WRX-Finale auf dem Nürburgring sollen in wöchentlichen Meldungen alle bekannt gegeben werden. Letzter Stand: Auch Münnich ist mit zwei Autos dabei.



KOPF

Das deutsche Volland-Team gewinnt die kleine Klasse



KOPF

Montalegre 2021: Starterfeld dünn, Tribüne voll

Wie stehen die Titelchancen?

Eine Prognose für das Finale auf dem Nürburgring wird schwierig, denn bei der Doppelveranstaltung können maximal 60 Punkte eingefahren werden. Timmy Hansen hat 17 Punkte Vorsprung auf Kristoffersson, der wiederum zwei Pünktchen auf Kevin Hansen. Selbst die Hyundai-Piloten Niclas Grönholm und Krisztian Szabo sind rein rechnerisch noch im Geschäft. Es kommt nicht zuletzt darauf an, wie groß das Starterfeld ist. Wenn es wieder nur ein gutes Dutzend Gladiatoren in die Eifel schafft, kann Kristoffersson selbst im Erfolgsfall nur wenig Gegner zwischen sich und die Hansens bringen.

Volland Racing holt das Triple

Eine Entscheidung gab es in Portugal: In der ERX3 kam es zum Finale. Hier hatte das Team von Volland Racing alles im Griff, die Schützlinge des deutschen Rekordmeisters und Ex-Autocross-Europameisters Rolf Volland sicherten sich mit ihren Audi A1 das Triple. Neuer Champion ist Yury Belevskiy vor seinen Teamgefährten Kobe Pauwels und Marat Knyazev. ■

RENNEN 1 – HALBFINALE 1

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	K. Hansen	Peugeot 208
3.	Szabo	Hyundai i20
4.	O'Donovan	Ford Fiesta

RENNEN 1 – HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Grönholm	Hyundai i20
3.	Ide	Audi S1

FINALE

1.	Grönholm	Hyundai i20
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	K. Hansen	Peugeot 208
4.	Szabo	Hyundai i20
5.	Ide	Audi S1
6.	Kristoffersson	Audi S1

WM-STAND FAHRER

1.	Timmy Hansen	178 Punkte
2.	Johan Kristoffersson	161
3.	Kevin Hansen	159
4.	Niclas Grönholm	149
5.	Krisztian Szabo	127
6.	Kevin Abbring	97

WM-STAND TEAMS

1.	Hansen World Rallycross Team	337 Punkte
2.	GRX-Set World RX Team	276
3.	KYB EKS JC,	250



MCKLEIN

Spanien sieht Schwarz

Endlich hatte Armin Schwarz mal das Glück des Tüchtigen

Eigentlich sollen 1991 beim ersten spanischen Lauf der WM-Geschichte Nationalheld Carlos Sainz und Titelkonkurrent Juha Kankkunen die Hauptrollen spielen, aber die große Nummer an der Costa Brava ist ein 28-Jähriger Deutscher.

Von: **Markus Stier**

Er hätte gar nicht da sein sollen, jetzt steht er ganz oben auf dem Podium. „Noch nie habe ich so viele Hände geschüttelt", sagt er nach der Pressekonferenz. Nahezu alle gönnen diesem Armin Schwarz diesen Erfolg, auf den er scheinbar so lange warten musste. Dabei ist der erstmals zur WM-Rallye aufgewertete Europameisterschaftslauf in Katalonien 1991 erst die 18. Weltmeisterschafts-Rallye für den Franken, der drei Jahre zuvor bei seinem Debüt in Wales mit dem ebenso riesigen wie unterlegenen Audi 200 Quattro als Fünfter eine furiose Vorstellung in der höchsten Spielklasse gegeben hatte. Seit 1990 ist Schwarz Werksfahrer bei Toyota und die Zukunfts-Hoffnung von Teamchef Ove Andersson.

1991 fährt Schwarz seine erste nahezu volle WM-Saison für das Team aus Köln. Mit einem vierten Rang in Monte Carlo feiert er sein bisher bestes Ergebnis, zerknüllt aber anschließend zwei Autos in Portugal und Korsika. Nach dem verkorksten Frühjahr und einem durchwachsenen Sommer findet der Neuling im Konzert der Besten im Herbst wieder in den Tritt. Spätestens seit dem dritten Rang in Australien und damit erstmals auf dem Podium, spürt der zweimalige Deutsche Meister, dass er sich vor den Weltbesten nicht verstecken muss.

Fünf Siege, sechs Rollen

Die Saison 1991 ist das Duell zweier Giganten. Der amtierende Champion Carlos Sainz ist mit dem Toyota Celica die neue Supermacht der Szene. Mit dem Fahrer-Titel 1990 hat er die dreijährige Dominanz der Lancia-Piloten gebrochen. Zu denen gehört Juha Kankkunen, mit 32 nur drei Jahre älter, aber schon seit sieben Jahren Weltspitze und schon zwei Mal Weltmeister. Für Sainz sieht die Saison nach Durchmarsch aus, fünf Siege in Folge. Aber dann folgen Fahrfehler in Finnland und Australien. Die sechsfache Rolle Down Under ist so heftig, dass „El Matador" angeschlagen mit Halskrause in sein erstes WM-Heimspiel gehen muss.

> „Mit so einer lockeren Einstellung bin ich in noch keinen WM-Lauf gegangen. Ich war ja eigentlich nur als Rückendeckung für meinen Kollegen Carlos Sainz vorgesehen."
>
> Armin Schwarz

Armin Schwarz war in Katalonien gar nicht vorgesehen. Den Marken-Titel hat Toyota schon kurz zuvor in San Remo erneut an Lancia verloren, aber Sainz braucht wie schon in Italien Schützenhilfe. In Ligurien lag Schwarz wieder auf Podiumskurs, Beifahrer Arne Hertz stempelte aber vor dem Ziel absichtlich falsch, um mit der Strafzeit Sainz für zwei Pünktchen vom siebten auf den sechsten Rang zu hieven.

Schwarz' Job in Spanien ist es, den vermeintlich unbesiegbaren Nationalhelden nach hinten gegen Kankkunen im 16-Ventiler-Integrale abzuschirmen. Der Plan geht hinten und vorn nicht auf. Schwarz, noch auf der Startrampe sicheren Glaubens, dass ihm dieses Spanien nicht liegt, stürmt den Favoriten locker davon. Schneller ist nur ein entfesselter François Delecour im Ford Sierra Cosworth, aber der Franzose hat schon früh anderthalb Minuten wegen eines Turboproblems verloren und liegt weit zurück.

Auf Schotter nur Opfer

Die damalige Rallye Catalunya ist wie in der jüngeren Vergangenheit eine Misch-Rallye, nur dass bei der WM-Premiere vor drei Jahrzehnten auf Asphalt begonnen wird. 15 Bestzeiten klatscht Delecour auf 20 befestigten Prüfungen auf den Teer, doch Schwarz bleibt entspannt, denn danach steht bis zum Ziel nur noch Schotter auf dem Programm, und da ist der Franzose nicht der große Gegner. Für Delecour und Schwarz geht es längst um nichts anderes als den ersten



MCKLEIN

Das Getriebe steckt im Sechsten fest. Da hilft nur Schieben



MCKLEIN

Die Mechaniker zerreißen sich für den Sieg

WM-Sieg, denn die taktischen Fesseln sind längst gesprengt. Sainz' Celica ist schon am zweiten Morgen im Parc Fermé nicht angesprungen. Als die Mechaniker dem Zündungsproblem auf die Spur kommen, ist der Titelverteidiger schon wegen Zeitüberschreitung aus der Wertung.

Auch bei Schwarz gibt es Probleme. Nach dem dritten Tag und der ersten Schotter-Etappe, auf der Kankkunen endlich die Bestzeiten fährt, die er zum Anschluss an die Spitze schon an den zwei Asphalttagen gebraucht hätte, steckt das Getriebe am Toyota von Schwarz nach dem Abendservice im sechsten Gang fest. Zum Glück geht es bergab ins Etappenziel, aber es ist klar, dass der folgende Morgen ein Rennen gegen die Uhr wird. Für das Schieben aus dem Parc Fermé kassieren Schwarz und Hertz 30 Strafsekunden, die sie dank komfortabler Führung locker verschmerzen können. Vielmehr kommt es darauf an, wie lange die Mechaniker für den Getriebewechsel brauchen. Der halbe Service-Park schaut sich gespannt das Schraubenschlüssel-Ballett an. 15 Minuten sind für den Morgenservice vorgesehen, in acht ist eine neue Schaltbox im Celica installiert.

> „Man kann nicht sagen, dass jetzt ein Knoten geplatzt ist. Nichts wird dadurch einfacher. Im Gegenteil: Der Druck und die Erwartungen werden größer."
>
> Armin Schwarz

„Eine Weltklasseleistung", jubelt Schwarz, der sich, beflügelt von den sich für ihn zerreißenden Schraubern, nahezu unbesiegbar fühlt.

Die Welt steht kopf

Den Eindruck verliert er nicht einmal, als das Ziel schon vor den Klappscheinwerfern und die Welt plötzlich kopf steht. Auf den beiden engen 30-Kilometer-Prüfungen kurz vor dem Ende will es Schwarz eigentlich ruhig angehen lassen, drei Minuten nimmt ihm da auch kein Kankkunen ab. Zudem gibt es auf „El Sobira" einige „ganz blöde Kurven", und in einer davon ist er mit einem Hinterrad im Graben hängen geblieben. Das Auto hat nix, liegt aber auf dem Dach. Während Arne Hertz kopfüber seinen Papierkram zusammenklaubt, steigt Schwarz aus, um Hilfe zu suchen. Vollgepumpt mit Adrenalin schafft er es mit dem einzigen Zuschauer vor Ort, sein Sportgerät wieder auf die Räder zu wuchten. „Das Auto ist zum Glück gleich wieder angesprungen", sagt Schwarz, der Flüchtigkeitsfehler hat nur eine Minute gekostet. Mit rund anderthalb Minuten Vorsprung rollen er und Arne Hertz auf die Zielrampe. Es ist für Schwarz der erste Gesamtsieg seit der 3-Städte-Rallye 1988, und es ist nicht nur sein erster WM-Sieg, sondern auch der erste deutsche Erfolg seit Walter Röhrls letztem Triumph sechs Jahre zuvor mit Audi in San Remo.

Als hätte er eine Ahnung gehabt, bleibt Schwarz trotz der Ovationen in Spanien und in der Heimat auf dem Teppich: „Klar habe ich ein Ziel erreicht, aber man kann nicht sagen, dass jetzt ein Knoten geplatzt ist. Nichts wird dadurch einfacher. Im Gegenteil: Der Druck und vor allem die Erwartungen werden größer." Wie schnelllebig und hart das Geschäft ist, sieht Schwarz schon bei der Pressekonferenz am neben ihm sitzenden Delecour. Der ist nach starker Leistung immerhin Dritter geworden. Schwarz staunt: „Von dem wollte keiner was wissen."

Delecour hat heute vier WM-Erfolge auf der Haben-Seite, Armin Schwarz hat nie wieder eine WM-Rallye gewonnen. Trotzdem ist der im und außerhalb des Autos hart arbeitende Deutsche noch lange ein gefragter Mann. Der Europameister von 1996 kann auf 119 WM-Einsätze mit sechs Marken und 15 Jahre als Werkspilot zurückblicken, drei mehr als Walter Röhrl. Schwarz fuhr in seiner WM-Karriere sieben Mal aufs Podium und 100 Bestzeiten. Nach ihm kam nie wieder ein Deutscher auch nur in die Nähe des Treppchens. ■



MCKLEIN

One Hit Wonder: Ex-Mikkola-Beifahrer Arne Hertz und Armin Schwarz stehen in Spanien ganz oben



Totaler Erfolg: Das Engstler-Team machte alle Titel vorzeitig klar

ADAC

Alle Titel vergeben

Luca Engstler (Hyundai) sicherte sich in Hockenheim seinen fünften Saisonsieg und vorzeitig den Titel. Auch die weiteren Wertungen sind entschieden. Eric Scalvini (Cupra) gewann den zweiten Lauf und kämpft um den Vizetitel.

Von: **Michael Bräutigam**

Der in diesem Jahr bereits zweite Auftritt der ADAC TCR Germany in Hockenheim hatte vor allem eine Frage parat: Würde es Luca Engstler gelingen, den Titel zu sichern? Denn durch eine Überschneidung mit der WTCR in Adria kann der 21-Jährige nicht am Finale am Nürburgring teilnehmen, weil der Weltcup für ihn als Werksfahrer natürlich Vorrang hat.

Die Pole-Position im samstäglichen Qualifying zeigte jedenfalls schon mal, dass er auf einem guten Weg ist, die angestrebten 70 Punkte Vorsprung in der Tabelle nach dem Rennwochenende anzuhäufen. Der erste Verfolger Dominik Fugel (Honda) landete nur auf P5 und büßte damit gleich mal sechs Punkte auf den Tabellenführer ein. Eric Scalvini (Cupra) erwischte genau auf dem Peak der Yokohama-Reifen eine rote Flagge, wodurch der Italiener auf P8 landete und sogar acht Zähler auf Engstler verlor.

Vorentscheidung im Quali

Als dann auch noch das erste Rennen ganz souverän an Engstler ging, war der Titel so gut wie entschieden. Fugel verbesserte sich zwar auf P4, lag damit aber bereits 86 Zähler zurück. Nach seinem Doppelsieg am Sachsenring mit den maximal möglichen 60 kg Kompensationsgewicht beladen, tat sich der Honda-Pilot sichtlich schwer. Scalvini zeigte ein beherztes Rennen und war dabei auf die Distanz einmal mehr der schnellste Fahrer, doch weil er sich in teils harte Zweikämpfe verstrickt sah, blieb am Ende nur P7, sodass Engstlers Teamkollege Martin Andersen als Drittplatzierter sogar in der Tabelle vorbeizog. Rückstand: 100 respektive 104 Punkte bei in drei Qualifyings und drei Rennen noch 105 zu vergebenden.

> „Am Anfang habe ich daran gedacht, zu attackieren. Aber es war wichtig, die Punkte mitzunehmen.“
>
> Meister Luca Engstler

Nach dem Sonntags-Qualifying, das bei 3 °C Außentemperatur erst zu einer Rutschpartie und dann zu einem Rekord-Zeitfahren wurde, lagen bei Scalvini Freud und Leid nah beieinander. Zwar brannte er mit 1.47,167 min die schnellste offiziell gefahrene TCR-Zeit in Hockenheim in den eiskalten Asphalt, doch Engstler holte Platz 2, wodurch die Lücke nur um zwei Punkte auf 102 Zähler schrumpfte. Bei nurmehr 95 verfügbaren Punkten waren Scalvini und auch Andersen aus dem Titelkampf.

Also lag es an Fugel, die Spannung aufrechtzuerhalten und den Rückstand wieder auf unter 70 Zähler zu drücken. Und tatsächlich kam Engstler im Rennen noch mal ins Straucheln. Am Start kam er zunächst besser weg als Scalvini, doch der drückte ihn derart weit nach innen, dass der Hyundai-Pilot neben die Strecke fahren musste und Fugel gleich mit durchschlüpfte. Auch sein Bruder Marcel Fugel versuchte in der Einfahrt zur Parabolika, den Engstler-Hyundai zu knacken, der im engen Duell ins Gras ausweichen musste. Plötzlich lag Engstler nur noch auf P10, Dominik Fugel auf P2 und der virtuelle Punktabstand schrumpfte von 90 – nach dem Qualifying – auf jetzt nur noch 76 Punkte.

Mit Köpfchen zum Titel

Das hätte zwar auch gereicht, doch im Falle eines Fugel-Siegs und weiteren Turbulenzen bei Engstler wäre der Titel eben doch noch nicht entschieden gewesen. „Ich hatte einen Bombenstart und hätte nicht gedacht, dass so hart gegen mich gefahren wird. Ich wollte nichts riskieren. Die Hondas kamen mit vollem Überschuss an, da wusste ich dann,

was Sache ist", berichtet Engstler über die turbulente Startphase.

Doch kurze Zeit später hatte der Vizemeister von 2018 schon wieder den Sprung in die Top 5 geschafft und klopfte sogar ans Podium an. Doch weil Marcel Fugel auf P3 lag, war nicht unbedingt mit leichter Gegenwehr zu rechnen. „Am Anfang habe ich daran gedacht, zu attackieren. Aber es war wichtig, die Punkte mitzunehmen. Wer zuletzt lacht, lacht am besten. Ich kann es noch gar nicht richtig realisieren", so Engstler nach dem Titelgewinn.

Die Zurückhaltung des neuen Meisters sorgte dafür, dass erstmals seit Abschaffung des Reversed Grid kein Hyundai-Pilot auf dem Podium stand. Das gab es zuletzt im ersten Lauf am Sachsenring 2019, als es eben noch die umgekehrte Reihenfolge gab.

Trotzdem wurde das Hockenheim-Wochenende für Hyundai insgesamt zum ganz großen Fest. Nachdem Roland Hertner bereits am Sachsenring den Trophy-Titel einheimsen konnte, feierte man nun auch den vorzeitigen Titel in der Teamwertung durch das Hyundai Team Engstler und ebenso bereits den Junior-Titel durch den Österreicher Nico Gruber.

Der erlebte eigentlich ein schwieriges Hockenheim-Wochenende, sah sich am Samstag aber plötzlich seiner zwei härtesten Verfolger Philipp Regensperger und René Kircher entledigt, die kurz vor Ende des Rennens mit einem weiteren Junior-Fahrer (Albert Legutko) kollidierten und aufgeben mussten. „Ich habe mich mit dem kalten Wetter etwas schwergetan", gab Gruber zu, der sich dennoch freuen konnte. „Ich bin superhappy."

Auch wenn nun alle vier Wertungen entschieden sind und der neue Meister nicht antritt, hält das Finale am Nürburgring (6./7. November) noch Spannung bereit. Mit Dominik Fugel, Scalvini und Andersen liegen die drei um den Vizetitel kämpfenden Fahrer um gerade einmal 22 Punkte getrennt. Die Trümpfe hält dabei Fugel in der Hand, der in der Vergangenheit schon Rennsieger in der Eifel war. Dazu hat er nicht nur bei den Punkten die Nase vorn, sondern muss mit 10 kg auch das geringste Kompensationsgewicht einladen. ■



ADAC

Eric Scalvini (M.) feierte den vierten Saisonsieg und kämpft um den Vizetitel



ADAC

Duell der Youngster: Junior-Meister Nico Gruber im Kampf mit Albert Legutko

AUS DEM FAHRERLAGER

FAHRER-AUSFÄLLE
Gleich drei Ausfälle sammelten sich übers Hockenheim-Wochenende an. Lokalmatador Roland Hertner sagte krankheitsbedingt ab. Philipp Regensperger (Opel) und René Kircher (Volkswagen) mussten nach einem Unfall im Samstagsrennen vorzeitig abreisen. Weil Regenspergers Astra stark beschädigt wurde und das Budget sehr knapp ist, wird der 23-jährige Pilot wahrscheinlich auch nicht beim Saisonfinale an den Start gehen können.

HALDER-TEAM ZURÜCK
Zum ersten Mal seit ihrem Abschied aus der TCR Germany am Nürburgring 2020 war das Team Halder Motorsport wieder in der TCR Germany aktiv. Allerdings fuhren Mike und Michelle nicht selbst, sondern Szymon Ladniak. Der Pole wird auch am Nürburgring für die Schwaben im Honda antreten. Ganz neu dabei war das RC2 Junior Team, das zwei Gaststarter ins Motodrom brachte.

UNFALL IM F1-STIL
Bei Tests in der Woche vor dem Rennen wandelte Patrick Sing (Hyundai) auf den Spuren der Formel 1 – in diesem Fall aber keinen schönen Spuren. Auf nasser Strecke rutschte er auf den Dragstrip, der beim Deutschland-GP 2019 einigen F1-Fahrern im Regen zum Verhängnis wurde, und fuhr frontal mit rund 80 km/h in die Reifenstapel. Zum Event waren Auto und Fahrer aber wieder einsatzbereit.

HOCKENHEIM 2 (D), 1. RENNEN

11. von 14 Läufen, 18 Runden à 4,574 km (18 gestartet, 17 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	33.06,747 min
2.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 1,886 s
3.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 4,973 s
4.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 16,022 s
5.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 22,207 s
6.	Rubén Fernández Gil (E), RC2 Junior Team*	Cupra	+ 26,236 s**
7.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 33,265 s
8.	Marcel Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 41,508 s
9.	Albert Legutko (PL), Albert Legutko Racing	Honda	+ 41,683 s
10.	Sergio López Bolotin (YV), RC2 Junior Team*	Cupra	+ 42,074 s**

Schnellste Runde: 1.48,887 min (Engstler) *Gaststarter **inkl. Strafe

HOCKENHEIM 2 (D), 2. RENNEN

12. von 14 Läufen, 16 Runden à 4,574 km (16 gestartet, 15 gewertet)

1.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	32.02,931 min
2.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 1,125 s
3.	Marcel Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 2,709 s
4.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 4,833 s
5.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 5,987 s
6.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 6,585 s
7.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 7,076 s
8.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 8,450 s
9.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai	+ 10,083 s
10.	Sergio López Bolotin (YV), RC2 Junior Team *	Honda	+ 10,644 s**

Schnellste Runde: 1.49,275 min (Scalvini) *Gaststarter **inkl. Strafe

STAND FAHRER

1.	Engstler	337 Punkte
2.	D. Fugel	254
3.	Scalvini	247
4.	Andersen	232
5.	Gruber	178
6.	Karklys	163
7.	M. Fugel	137
8.	Jahr	110
9.	Regensperger	90
10.	Kircher	86

STAND TEAMS

1.	Hyundai Team Engstler	474 Punkte
2.	Honda ADAC Sachsen	319
3.	Wimmer Werk Motorsport	282

STAND JUNIOREN

1.	Gruber	131 Punkte
2.	Regensperger	75
3.	Kircher	67
4.	Legutko	57



Erstes DTC-Feeling kam schon bei den Fotofahrten auf dem Salzburgring auf

Die Wiedergeburt

Die Tourenwagen-Landschaft in Deutschland bekommt im nächsten Jahr Zuwachs. Nachdem das Comeback der Deutschen Tourenwagen Challenge bereits im September angekündigt wurde, hat die Serie im Rahmen eines Präsentationstages am Salzburgring ihre Wiedergeburt gefeiert.

Von: **Michael Bräutigam**

Erinnern Sie sich noch an die seligen Zeiten der BERU Top 10? Breitensport vom Feinsten, Markenpokale noch und nöcher, eine Plattform für den aufstrebenden Jungstar wie auch den gestandenen Gentleman-Fahrer. Mittendrin und lange DAS Highlight der Eventplattform: die Deutsche Tourenwagen Challenge. Allgemein waren die 1990er-Jahre wohl die goldene Ära des Tourenwagensports. Erst verzückte die DTM mit ihren immer weiter hochgezüchteten Gruppe-A-Rennern die Massen, ehe die Klasse 1 den langsamen, aber sicheren Tod einläutete. Dann kamen die Supertourenwagen. Zweiliter-Saugmotoren und unter dem eigentlich gar nicht so spektakulären Außenkleid Renntechnik vom Allerfeinsten.

Ja, und dann eben auch noch die DTC mit ihren Autos auf Basis der Gruppe N. Bezahlbare Tourenwagen ohne viel Schnickschnack und nicht nur ein großes Feld mit teilweise um die 50 Autos, sondern auch die ganze Bandbreite an Fahrer-Biografien – vom Ex-DTM-Fahrer über Tuner bis hin zum Autohaus-Besitzer.

Das Aussterben der Mitte

Geschenkt wurde sich auf der Strecke freilich nichts, sodass auch die Zuschauer Spaß an den Rennen mit den nur gut 200 PS leistenden Rennern hatten, die zudem völlig unverspoilert daherkamen. Ganz bodenständiger Motorsport zum Anfassen eben.

Doch wie mit allen erfolgreichen Geschichten: Irgendwann wurde die Sache zu groß. Die Hersteller kamen, die FIA adaptierte die DTC-Regularien, machte aus ihr die Superproduction-Klasse, und so wurde die Kategorie auch international wichtig. Die Kostenspirale ging wie schon so oft gesehen durch die Decke.

> „Ich bin überzeugt davon, dass es die richtige Entscheidung zur richtigen Zeit ist, mit der neuen DTC eine kostengünstige Einsteiger-Serie zu etablieren."
>
> Franz Engstler, Teamchef

Spätestens mit Einführung der Super2000-Regeln zum Jahr 2004, garniert mit dem neuen Namen „DMSB Produktionswagen Meisterschaft", war die Mär vom bezahlbaren Tourenwagensport in Deutschland auserzählt. Hielten danach wenigstens einige Markenpokale noch Möglichkeiten bereit, kostengünstig Tür an Tür zu kämpfen, starben auch diese nach und nach aus.

In den vergangenen Jahren suchte man also vergebens die Mitte zwischen Kartsport respektive Breitensport und der bereits sehr professionellen TCR. Doch genug der Melancholie und des Schwelgens in der Vergangenheit. Die Zukunft steht vor der Tür. Mehr noch: Sie hat sogar schon einen Fuß drin.

Die von der Motor Presse Stuttgart initiierte und modern interpretierte Deutsche Tourenwagen Challenge stellte sich in der vergangenen Woche am Salzburgring einem interessierten Publikum von rund 50 Gästen vor, darunter auch 20 Teams.

2022 soll die Serie starten, und an ebenjener Stätte, an der in der Vergangenheit bereits epische DTC-Schlachten geschlagen wurden, drehten auch fünf mögliche Fahrzeuge für die „neue" DTC ihre Runden. Die ganz groben Eckdaten des technischen Reglements lauten: mindestens vier Sitzplätze, maximal 1650 cm³ Hubraum, maximal 250 PS Leistung und ein Leistungsgewicht von mindestens fünf kg pro PS.

Viele Möglichkeiten

Zugelassen sind nur Großserienfahrzeuge sowie Front- oder Heckantrieb. Das Reglement erlaubt aber in guter DTC-Tradition viele Freiheiten. So präsentierte das Team Niedertscheider Motorsport einen Peugeot 208, den

„Der starke Auftritt bei der ersten Präsentation unterstreicht, wie gut die Idee einer neuen Breitensportserie für Tourenwagen ankommt.“

Normann Broy, Serienmanager

man derzeit für die DTC entwickelt. Die aktuelle Generation des Kleinwagens hat in der Serie maximal 130 PS. Weil aber Marken- und Konzernmotoren erlaubt sind, bedient man sich des Motors aus dem Peugeot 308 GTi, der in der Serie 272 PS leistet und somit für die DTC sogar etwas abgerüstet werden muss.

Dass Razoon Racing den allradgetrieben Toyota GR Yaris im Gepäck hatte, sorgte vor Ort für viele Fragezeichen. Doch auch hier gilt: Auf Zweiradantrieb umbauen, und schon ist der kleine Japaner bereit für die DTC.

Der Grundsatz der DTC-Neuinterpretation lautet dabei: Alles, was in der Serie funktioniert, ist willkommen. Wie etwa beim Ford Fiesta ST Edition, den Walter Wolf (Wolf Racing) höchstpersönlich nach Österreich fuhr. Oder beim Hyundai i20 N, den Engstler Motorsport zum Salzburgring schaffte. Letzterer ist zwar heuer schon beim 24h-Rennen am Nürburgring mitgefahren (Klasse SP2T), hat jedoch noch Serien-Getriebe, -Steuergerät und -Turbo verbaut.

Cup-Autos willkommen

Dem Geist der DTC entspricht aber auch der Renault Clio R.S. IV Cup von Schiessling Racing, der das Quintett der gezeigten Autos abschließt. Denn Renngetriebe sind in der DTC ebenfalls erlaubt. Über spezielle Vorgaben zu Leistungskurven und Drehmoment sollen die Performance-Unterschiede ausgeglichen werden. Außerdem ist die Getriebeübersetzung für Renngetriebe vorgegeben, um den Testaufwand so gering wie möglich zu halten.

Neben dem Clio kommen natürlich auch weitere ehemalige Markenpokal-Fahrzeuge für die DTC in Frage. Es gibt zwar eine Altersbegrenzung (das Modell darf seit maximal zehn Jahren ausgelaufen sein), doch auch Fahrzeuge zum Beispiel der Mini Challenge oder des Suzuki Swift Cup könnten entsprechend angepasst werden. Trotz all der Möglichkeiten und Fahrzeugvielfalt soll ein Kostenrahmen entstehen, der maximal die Hälfte der TCR darstellt. Dabei sieht man sich ausdrücklich nicht als Konkurrenz, sondern als Unterbau der weltweiten Tourenwagen-Klasse.

„Ich bin überzeugt davon, dass es die richtige Entscheidung zur richtigen Zeit ist, mit der neuen DTC eine kostengünstige Einsteiger-Serie zu etablieren“, sagt Franz Engstler, der sein jahrzehntelanges Know-how im Motorsport bei den Organisatoren beratend einfließen ließ. „Schön, dass uns mit den ADAC Racing Weekends dafür eine so gute Plattform geboten wird“, nennt er außerdem den Rahmen der neuen Serie.

Die ADAC Racing Weekends sind seit diesem Jahr die neue zweite Liga im ADAC-Rundstreckensport – nach dem Paket des ADAC GT Masters. Die DTC plant, bei vier bis fünf Veranstaltungen dabei zu sein und insgesamt sechs Wochenenden mit je zwei Sprintrennen auszutragen. Ein Termin fürs Premierenjahr steht derweil schon fest: Der Saisonauftakt findet am Wochenende des 10. bis 12. Juni am Salzburgring statt.

„Treffen Nerv der Zeit“

Die Motor Presse Stuttgart führt als Promoter seit fünf Jahren erfolgreich die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM) und macht mit der DTC den Schritt in den Automobilsport. Serienmanager ist sowohl in der IDM wie nun auch der DTC Normann Broy, der sich durchaus positiv überrascht vom Feedback auf den Präsentationstag zeigte: „Dieser starke Auftritt der DTC bereits bei der ersten Präsentation unterstreicht, wie gut die Idee einer neuen Breitensportserie für Tourenwagen ankommt“, so Broy. Und weiter: „Mit der neuen DTC treffen wir den Nerv der Zeit im Automobilsport.“

Tatsächlich schwimmt man mit einer neuen Rennwagen-Klasse mit reinen Verbrennungsmotoren eher gegen den – diktierten – automobilen Trend. Doch in Sachen Nachhaltigkeit macht man sich durchaus Gedanken. So ist die Einführung eines Einheits-Kraftstoff auf eFuel-Basis geplant.

Mit diesem durchdachten Konzept, das gleichermaßen offen wie eng gestrickt ist und an dem viele erfahrene Leute mitgearbeitet haben, scheint man die besten Voraussetzungen geschaffen zu haben, um die großen Zeiten der DTC wiederaufleben zu lassen. ■



EISELE

Nah am Straßenauto: Serien-Pedale, -Lenkrad und -Schalthebel im Hyundai



EISELE

Niedertscheider Motorsport verpasst dem Peugeot 208 ein Spenderherz



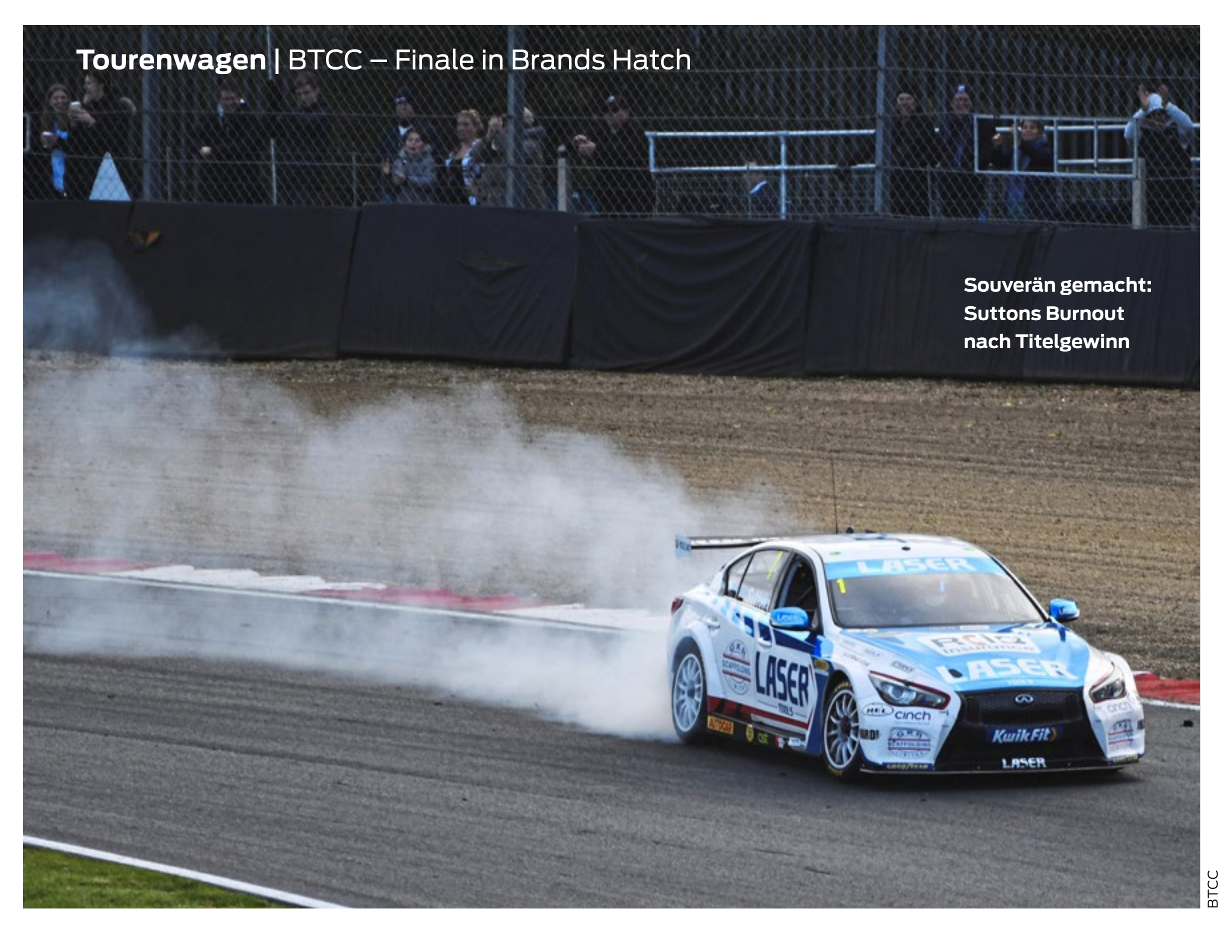
EISELE

Schwarzes Gold: Hankook liefert die 17-Zoll-Einheitsreifen für die DTC



EISELE

Fahrzeuge wie der Renault Clio Cup können für die DTC adaptiert werden


Souverän gemacht: Suttons Burnout nach Titelgewinn

BTCC

Suttons Double

Zum zweiten Mal in Folge und zum dritten Mal insgesamt sicherte sich Ashley Sutton (Infiniti) den Titel in der BTCC. Diesen krönte er in Brands Hatch mit dem fünften Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch fünf Fahrer kamen mit zumindest rechnerischen Chancen zum Saisonfinale. Größter Außenseiter dabei war Honda-Pilot Josh Cook, der mit 66 Punkten Rückstand und nur 67 maximal zu holenden aber trotzdem nicht ans Aufgeben dachte. Den Zusatzpunkt für die Pole-Position verpasste er, weil BTC-Teamkollege Senna Proctor sie ihm hauchdünn wegnahm.

Das erste der drei Rennen am Sonntag wurde dann zwar zur sicheren Beute eines der größten Aufsteiger der Saison, doch weil Sutton gleichzeitig P6 holte und damit Punkte einfuhr, war für Cook der Meisterschafts-Zug endgültig abgefahren. Auch Tom Ingram (Hyundai) und Jake Hill (Ford) waren bereits nach dem ersten Lauf aus der Verlosung.

Entscheidung in Lauf 2

Die Titelentscheidung musste also zwischen Sutton und Colin Turkington (BMW) fallen, wobei 33 Punkte zwischen dem Tabellenführer und seinem ersten Verfolger ebenfalls einer Vorentscheidung gleichkamen. Da verwunderte es bei einem weiteren Sieg von Cook nicht, dass Sutton bereits im vorletzten Saisonlauf – also dem zweiten Rennen in Brands Hatch – den Sack endgültig zumachte. Ein weiterer sechster Platz bei „nur“ P4 für Turkington sorgte dafür, dass der Meister von 2017, 2020 und nun 2021 im letzten Saisonlauf ganz befreit auffahren konnte.

Nachdem die Pflicht erfüllt war, folgte die Kür. Vom vierten Startplatz im Reversed Grid aus benötigte Sutton gerade einmal drei Runden, um die Führung zu übernehmen. 15 Umläufe später stand Saisonsieg Nummer 5 zu Buche. „Wie wir diesen Titel geholt haben, war das Gegenteil zu den beiden anderen Titeln. Diesmal waren wir die Gejagten. Wir hatten den Großteil der Saison maximale Zuladung, aber wir haben es geschafft“, analysierte der alte und neue Meister nach der Titelverteidigung.

Dabei bekam er gar nicht mit, welche Dramatik im Kampf um den zweiten Tabellenrang noch ausbrach. Turkington war nach einer Kollision früh aus dem Rennen, und so hatten Cook und Ingram plötzlich wieder Chancen auf den Vizetitel, wobei Ingram schon Sieg und schnellste Runde hätte holen müssen. Bis P3 ging es munter nach vorne, doch am Honda Civic von Daniel Rowbottom biss er sich die Zähne aus. Ingram schloss damit die Saison wie im Vorjahr auf Platz 4 ab.

Ab 2022 mit Hybrid

Allgemein finden sich beim Blick auf die Tabelle einige Parallelen zum Vorjahr. Auch 2020 wurde Sutton Meister vor Turkington. Auf P3 landete 2020 ebenso ein Honda-Pilot (Dan Cammish) wie dieses Jahr (Cook). Und P5 ging wie im Vorjahr an den besten Ford-Fahrer – vor Jahresfrist an Rory Butcher, nun an Hill.

Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass Sutton natürlich auch den Titel in der Privatfahrer-Wertung verteidigt hat. Sein Team Laser Tools Racing gewann sowohl die „große“ Teamwertung als auch die für Privatteams. In der Markenwertung setzte sich BMW durch.

Für die wohl umkämpfteste Tourenwagen-Serie der Welt steht im kommenden Jahr eine kleine Zäsur an. Dann wird erstmals ein einheitliches Hybrid-System zum Einsatz kommen, das in diesem Jahr bereits testweise bei den Rennen in Silverstone eingesetzt wurde. Dieses wird womöglich für noch mehr Action sorgen. Denn die zusätzliche Elektro-Power soll wie ein Push-to-pass-System zum Überholen und Verteidigen eingesetzt werden. Vielleicht auch, um erneut den Titel zu verteidigen. ■


BTCC
Starker Schlussspurt: Josh Cook wird nach zwei Final-Siegen Gesamt-Dritter


BTCC
Titel Nummer drei für Ash Sutton

ENDSTAND FAHRER NACH 30 LÄUFEN

1.	Ashley Sutton (Infiniti)	357 Pkt.
2.	Colin Turkington (BMW)	306
3.	Josh Cook (Honda)	303
4.	Tom Ingram (Hyundai)	300
5.	Jake Hill (Ford)	294
6.	Gordon Shedden (Honda)	251
7.	Rory Butcher (Toyota)	247
8.	Aiden Moffat (Infiniti)	230
9.	Dan Rowbottom (Honda)	222
10.	Senna Proctor (Honda)	206

DTM

Erstmals in Imola

Kaum sind die Nachwehen des Saisonfinales am Norisring halbwegs ausgestanden, orientiert sich die DTM nach vorne. Bereits jetzt sind Tickets verfügbar. Und mit Imola ist die nächste Strecke fix.

Von: **Michael Bräutigam**



WILHELM

Für Meister Maxi Götz und die DTM-Fahrerkollegen geht es 2022 nach Imola

Zu den Kritikpunkten der Fans zählte in diesem Jahr die selbstbewusste Preispolitik für die Tickets. Dadurch blieben auch die Zuschauerzahlen recht überschaubar. Der kürzlich gestartete Vorverkauf für 2022 verspricht jedoch einen für den Geldbeutel schonenderen Vor-Ort-Besuch – speziell für Jugendliche bis 14 Jahren. Noch bis zum 31. Oktober gibt es außerdem Early-Bird-Rabatte.

Seit letzter Woche ist darüber hinaus der Rennkalender etwas kompletter. Für den vierten Event vom 17. bis 19. Juni wurde Imola als Strecke verkündet. Damit ist bereits die vierte aktuelle F1-Strecke nach Spa-Francorchamps, Spielberg und Portimão auch im DTM-Kalender zu finden. Nun ist nur noch offen, wo man zwei Wochen vor dem Imola-Event gastieren wird.

Über den Winter hat man neben der Streckenfindung noch weitere Hausaufgaben zu erledigen. Diskussionen über Boxenstopp-Unterschiede sowie die Stallregie beim Finale trüben die eigentlich positive Bilanz des ersten GT3-Jahres. „Ich kann allen DTM-Fans versichern, dass wir alle unsere Möglichkeiten ausschöpfen werden, das Reglement 2022 so zu verbessern, dass fairer Wettbewerb im Vordergrund steht“, sagte DTM-Boss Gerhard Berger, der seinen Worten üblicherweise Taten folgen lässt. ■

NACHRICHTEN

TCR DÄNEMARK: ZWEITER TITEL FÜR KASPER JENSEN

Zum zweiten Mal in Folge ließ sich Kasper Jensen (Honda) zum Meister der TCR Dänemark küren. Beim Finale im Padborg Park holten sich zunächst Jan Magnussen (Cupra) und Michael Markussen (Peugeot) die Siege. Jensen gewann den dritten Lauf und verteidigte erfolgreich den Titel. Markussen wurde Vizemeister, Ex-F1-Pilot Magnussen schloss auf P3 ab.

SUPERCARS: TICKFORD STELLT DIE WEICHEN

Am Wochenende kehren die Supercars zum Rennbetrieb zurück. Noch bevor damit der Saison-Endspurt eingeläutet wird, macht Tickford Racing Nägel mit Köpfen: James Courtney hat seinen Vertrag verlängert. Neu stößt 2022 Jake Kostecki dazu. Das Ford-Topteam hat beide Fahrer langfristig an sich gebunden.

NASCAR

Emotionaler Sieg für Hendrick

Mit seinem Erfolg in Kansas ließ Kyle Larson (Chevrolet) Hendrick Motorsports an einem emotionalen Tag jubeln. In Martinsville droht ein Hauen und Stechen um die weiteren Finalplätze.

Von: **Philipp Körner**

Der 24. Oktober 2004 gehört zu den tragischsten Tagen der NASCAR-Geschichte: Im Landeanflug auf den Blue Ridge Airport nahe Martinsville verunfallte damals eine Privatmaschine von Hendrick Motorsports schwer. Zehn Menschen verloren ihr Leben – darunter Familien- und Teammitglieder. Genau 17 Jahre später widmete Kyle Larson seinen neunten Saisonsieg den Opfern. Besonders emotional: Sein Camaro erinnert an das „Paint Scheme“ des schmerzlich vermissten Teamchef-Sohns Ricky Hendrick.

Dass Larson auch in Kansas wieder in die Victory Lane einbog, war diesmal Ergebnis harter Arbeit für den Kalifornier. Unter anderem musste er einen starken Kevin Harvick (Ford) auf Abstand halten und mehrere Restarts überstehen. Außerdem gab es auch teamintern starke Konkurrenz beim letzten Intermediate-Rennen der aktuellen Auto-Generation. Sein Teamkollege William Byron im Chevy mit der Nummer 24 gewann die zweite Stage.

Durch den zweiten Sieg in der vorletzten Playoff-Runde setzt Larson seine Titel-Rivalen weiter unter Druck. Während Chase Elliott (Chevrolet) und Denny Hamlin (Toyota) nun einen größeren Vorsprung auf die gefürchtete „Cut-off Line“ haben, liegen Kyle Busch (Toyota), der in Kansas verunfallte Ryan Blaney (Ford), Martin Truex Jr. (Toyota) und Brad Keselowski (Ford) im Kampf um die Final-Top-4 wenige Zähler auseinander. Der dritte Penske-Pilot Joey Logano (Ford) muss weiter auf einen Sieg in Martinsville hoffen. Wie schnell es dort eskalieren kann, weiß er besonders gut. ■



MOTORSPORT IMAGES

Gruß nach oben: Kyle Larson gedenkt der Absturzopfer aus dem Jahr 2004

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
34. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	Joey Logano (USA)	Ford
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 34 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	4181 Punkte
2.	Elliott (Chevrolet)	4107
3.	Hamlin (Toyota)	4105
4.	Kyle Busch (Toyota)	4074
5.	Blaney (Ford)	4073
6.	Truex Jr. (Toyota)	4071
7.	Keselowski (Ford)	4068
8.	Logano (Ford)	4048
9.	Harvick (Ford)	2293
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	2243



Geschafft! Fabio Quartararo ist der MotoGP-Weltmeister 2021. Er feierte es ausgiebig mit Yamaha

Abflug

Francesco Bagnaia flog in Führung liegend ab, was Fabio Quartararos Höhenflug zum WM-Titel einläutete. Und Marc Márquez kann auch wieder auf Rechts-Kursen gewinnen.

Von: **Imre Paulovits**

Zunächst sahen alle rot, denn Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia dominierte ab dem Zeitpunkt, als die Strecke am Samstag nach anderthalb völlig verregneten Tagen begann abzutrocknen, das Geschehen. Mit seiner Streckenkenntnis, die er in der Zwischensaison in unzähligen Runden auf der Serien-Ducati geschärft hat, konnte er einfach in einer anderen Liga fahren als alle anderen. Nach dem Start des Rennens setzte er sich umgehend an die Spitze, und Jack Miller schirmte ihn nach hinten gegen den erstaunlich starken Marc Márquez ab. Dann stürzte Miller in Turn 8. Doch sosehr Márquez auch Druck machte, Bagnaia blieb vorne. Dann begann er wegzuziehen, und als fünf Runden vor Schluss alle dachten, der nächste Sieg des 24-jährigen Italieners wäre schon in trockenen Tüchern, rutschte ihm in Turn 15 das Vorderrad weg.

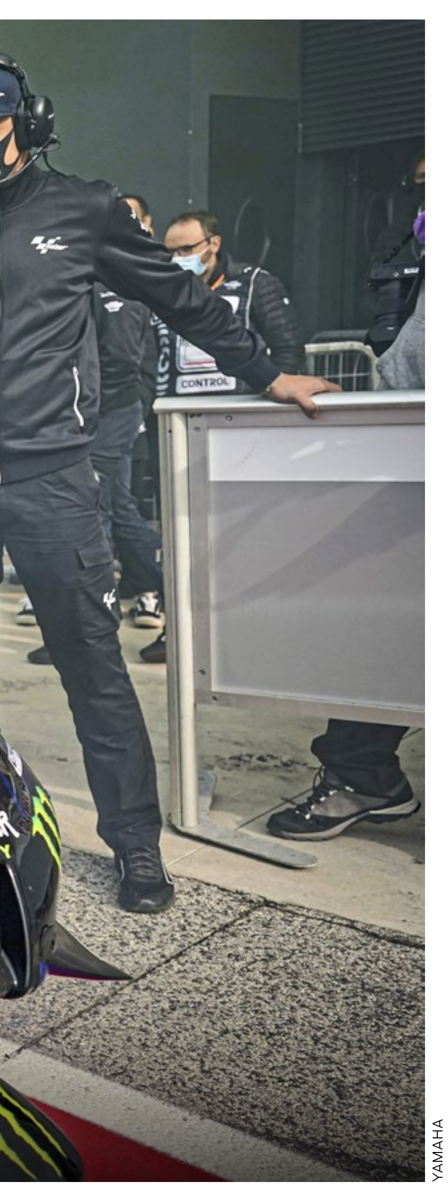
Ducati hatte vor dem Rennen hoch gepokert. Ihre beiden Werkspiloten waren die Einzigen, die mit dem harten Vorderreifen ins Rennen gingen. Und während viele andere Teams auch hinten auf den weichen Reifen setzten, entschieden sich die Italiener für die mittlere Mischung. „Was noch um 13 Uhr ein taktischer Meisterzug war, erwies sich im Rennen als fatal“, meinte Jack Miller. Der Sonntag hatte mit strahlendem Sonnenschein begonnen, der die noch immer nasse Strecke langsam abtrocknete. Doch statt immer wärmer zu werden, zog sich der Himmel kurz nach Mittag zu, und um den MotoGP-Start herum kam ein kühler Wind auf. Turn 8 und Turn 15 sind zwei notorische Linkskurven in Misano, vor denen die linke Seite des Vorderreifens auskühlen kann. Und in diesen beiden Kurven erwischte es die Ducati-Piloten mit ihrem harten Vorderreifen. „Die Reifenwahl war richtig“, sagte hingegen Bagnaia. „Nur mit dem harten Vorderreifen hatte ich genügend Stabilität beim Bremsen, um dieses Tempo zu gehen. Ich habe einfach wie ein Irrer gepusht, denn nur ein Sieg hier hätte meine WM-Chancen gewahrt.“

> „Was noch um 13 Uhr ein taktischer Meisterzug war, erwies sich im Rennen als fatal. Das Wetter wurde kühler, und die harten Reifen wurden zu einem unberechenbaren Risiko.“
>
> Jack Miller

Das Freudenfest

Fabio Quartararo ist nun Weltmeister. Der Franzose hatte sowohl bei nasser als auch bei abtrocknender Strecke gestrauchelt, so schaffte er es nicht in die Q2. Ihm blieb nur Startplatz 15, seine mit Abstand schlechteste Platzierung in diesem Jahr. Doch der Tabellenführer blieb ruhig, ließ sich auch dadurch nicht verrückt machen, dass er in der ersten Runde zwei weitere Plätze einbüßte, und machte sich mit einer ordentlichen Pace im Rennen auf den Vormarsch. Als Bagnaia stürzte, war er plötzlich auf dem dritten Platz. Auch wenn ihn der wieder genial fahrende Enea Bastianini in der letzten Runde noch abfing und so vom Podest verwies, flippte Quartararo nach der Zieldurchfahrt völlig aus.

Yamaha hatte für den Fall, dass er bereits hier die Meisterschaft gewinnen würde, ein Riesenspektakel vorbereitet, das nun in Gang gesetzt wurde. Ein DJ legte die Lieblingsmusik des 22-jährigen Südfranzosen auf, die durch die Lautsprecheranlage des Misano World Circuit Marco Simoncelli dröhnte. Einige Streckenposten waren mit einem riesigen Wegweiser, auf dem „World Champion“


YAMAHA


MOTOGP


Der entscheidende Moment: Der führende Bagnaia stürzt in Turn 15



HRC

Márquez: Nun auch rechtsherum vorn



MOTOGP

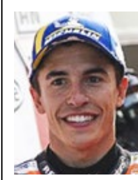
Abschied vom Volkshelden: Valentino Rossi feierte noch einmal mit seinem Bruder vor der vollen Tribüne

stand, ausgestattet, und vor der Tribüne war eine riesige Leuchttafel angebracht, die die Position anzeigte, an die sich Quartararo stellen sollte. Noch bevor er den Helm abnahm, übertönte sein Schreien das infernalische Geräusch der MotoGP-Yamaha, nun tanzte er zur Musik, in der Fernsehübertragung tanzte ein virtueller Teufel mit ihm. Dann nahm er einen goldenen Helm aus einer Kiste und fuhr die Auslaufrunde zu Ende. Während dieser traf er auf Valentino Rossi, den die Menge verabschiedete, und der Altmeister beglückwünschte ihn genauso, wie Jorge Lorenzo, Yamahas letzter Weltmeister, bei der Ankunft im Parc Fermé. Dort angekommen, war der frischgebackene MotoGP-Weltmeister noch immer von seinen Emotionen überwältigt, konnte keine Satz ohne Tränen sprechen und wurde von seiner Familie, die eigens angereist war, in Empfang genommen. Die Last, die nach 15 Jahren harter Arbeit von den Schultern des Südfranzosen fiel, brachte Emotionen hervor, wie man es noch bei keinem MotoGP-Weltmeister gesehen hat.

Supermans Rückkehr

Der zweite Sieger dieses Rennens war zwar gefasster, aber nicht minder glücklich. Marc Márquez hat nun das zweite Rennen in Folge gewonnen. Waren es bislang die Links-Kurse Sachsenring und Austin, auf denen er sich über seine geschwächte rechte Seite hinwegsetzen konnte, gewann er nun in Misano mit den zehn Rechtskurven. Als er durchs Ziel fuhr, stellte er sich in die Rasten und demonstrierte seinen rechten Bizeps. Alberto Puig hatte es schon vor dem Rennen gesagt: „Marc ist fahrerisch allen wieder voraus. Wie er seine Behinderung überfahren kann, ist einfach einzigartig.“ Puig hatte auch Freudentränen in den Augen: Pol Espargaró hat beim Test vor fünf Wochen die Traktion gefunden, nach der er gesucht hatte und fuhr für das Honda-Werksteam den ersten Doppelsieg seit Aragón 2017 ein. Wir können uns schon auf 2022 freuen, wenn der alte Held gegen den neuen antritt. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



KAM DIESER SIEG UNERWARTET?
Ganz ehrlich habe ich nicht mit ihm gerechnet. Es ist ein großartiger Tag für uns, denn nun haben wir auch auf einem Rechts-Kurs gewonnen. Das war mein Ziel, nun habe ich es geschafft. Dazu haben wir in einem sehr schnellen Rennen gewonnen, das wir gut managen konnten. Es ist wahr, dass Bagnaia schneller war als wir, und in der Runde, in der er gestürzt ist, hatte ich bereits aufgegeben. Er hat unheimlich gepusht und war unheimlich schnell. Aber wir waren auch konkurrenzfähig, und gegen Bagnaia auf einer Strecke zu gewinnen, wo er bekannt schnell ist, war wichtig für mein Vertrauen. Nun können wir beruhigt 2022 vorbereiten.

WIE SIND SIE VOM SIEBTEN STARTPLATZ AUS SO GUT WEGGEKOMMEN?
Einer meiner Schwachpunkte, als ich in die MotoGP kam, waren meine Starts, jetzt sind sie eine meiner Stärken. Ich musste feststellen, dass das Qualifying derzeit nicht zu meinen Stärken gehört, deshalb habe ich mich sehr stark auf den Start konzentriert. So konnte ich auch diesmal innerhalb der ersten Runde vom siebten auf den dritten Platz vorfahren.

WIE GING ES IHNEN DENN KÖRPERLICH?
Dass es die ersten beiden Tage nass war, hat meine Kräfte geschont, so habe ich den Sonntag frisch begonnen und fühlte mich nach dem Aufstehen richtig gut bei Kräften. ich konnte im Rennen deshalb viel besser fahren als bisher.

Knall auf Fall


MOTOGP

Drei der vier KTM fielen im Rennen durch Sturz aus, Brad Binder, der ins Ziel kam, war zuvor in der Besichtigungsrunde gestürzt. Es war kein leichtes Wochenende für die Österreicher.

Von: **Imre Paulovits**

KTM-Renndirektor Pit Beirer redete gar nicht drumherum. „Es war ein absolut desaströses Wochenende.“ Dabei hatte es gar nicht so schlecht angefangen. Miguel Oliveira war im ersten nassen Training Siebter, gleich gefolgt von den Tech3-Piloten Danilo Petrucci und Iker Lecuona. Lecuona steigerte sich an diesem ersten Tag noch auf den vierten Platz, Oliveira folgte gleich dahinter. Miguel Oliveira, der wieder ganz an seine Form von vor der Sommerpause erinnerte, konnte sich dann auf die vierte Position steigern und qualifizierte sich als Fünfter fürs Rennen. Mit Lecuona als Achtem und Petrucci als Neuntem standen drei KTM in den ersten drei Startreihen. Dass Bad Binder diesmal nur auf dem 20. Startplatz stand, war bei den bekannten Aufholqualitäten des Südafrikaners zu verschmerzen.

Doch dann ging im Rennen alles schief. Brad Binder stürzte gleich in der Besichtigungsrunde und musste die Warm-up-Runde aus der Boxengasse und das Rennen von der letzten Startposition aus in Angriff nehmen. „Ich hatte mich für den harten Vorderreifen entschieden und wollte ihn in der Besichtigungsrunde antesten. Meine Karbon-Bremsen waren aber noch kalt, dann griffen sie mit einem Schlag und mir ist das Vorderrad eingeklappt. Nicht sehr clever“, schilderte Binder sein Missgeschick. Petrucci wurde gleich in der zweiten Runde vom übereifrigen Ex-Weltmeister Joan Mir in Turn 2 abgeschossen. Iker Lecuona stürzte in der zehnten Runde, Oliveira, der bis dahin den sicheren vierten Platz gehalten hat, fünf Runden vor Schluss. „Es ist nicht typisch für ihn, dass er kurz vor dem Rennende einen solchen Konzentrationsfehler macht“, wunderte sich Beirer. Immerhin brachte Binder trotz einer Long-Lap-Penalty noch den elften Rang ins Ziel. „Wir sollten Misano schnell abhaken“, fasste er das Wochenende zusammen.“ ■

KOMMENTAR

ENDE DES JUGENDWAHNS

Valentino Rossi hört auf, der zurückgekehrte Andrea Dovizioso tut sich sichtlich schwer. Dafür stürmen immer mehr hoch talentierte Teenager und Twens an die Spitze, in jeder Klasse findet gerade ein Generationswechsel statt. Doch die dunkle Seite dieses Jugendwahns und der immer konkurrenzfähiger werdenden Nachwuchsklassen waren dieses Jahr drei Tote im Jugendalter. Die FIM musste reagieren. Sie hat nun die Altersgrenzen radikal angehoben und die Felder verkleinert. Wenn so einigen Talenten auch die Möglichkeit genommen wird, schon früh in die Fußstapfen ihrer großen Vorgänger zu treten: Es ist ein Schritt nicht nur in Richtung Sicherheit, wo noch mehr getan werden muss, sondern auch zur Entlastung der Familien der Jugendlichen. Wer Talent hat, wird dies auch im späteren Alter entfalten können.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

ALLES UM VALENTINO

Es ist schon irre: Da kämpft ein anderer Italiener mit einem italienischen Motorrad in Misano um den MotoGP-Titel, und trotzdem dreht sich für die meisten der anwesenden Fans alles nur um den Abschied ihres Idols Valentino Rossi. Der neunfache Weltmeister war einfach allgegenwärtig, vom Plakat der Veranstaltung zu den ganzen Abschiedsfesten, wenn auch nicht immer in persona. Über das Wochenende war Tavullia ein Tollhaus, am Freitagabend gab es ein Riesenfest mit Konzert, bei dem der berühmteste Bürger der Gemeinde eine halbe Stunde vor Mitternacht einen Überraschungsauftritt auf der Konzertbühne gab. Am Freitag organisierte der griechische TV-Journalist Dimitris Diatsidis eine Zusammenkunft der permanenten GP-Journalisten vor der Box von Rossi, ließ ein Plakat drucken und von allen unterschreiben und Abschieds-T-Shirts fertigen. Der neunfache Weltmeister zeigte sich gerührt und verabschiedete sich von jedem einzeln. Doch richtig heftig wurde es nach dem Rennen. Rossi fuhr eine ganz langsame Auslaufrunde und verbrachte viel Zeit vor den einzelnen Tribünen, die von seinen Fans besetzt waren. Dann kam er noch einmal auf die Zielgerade hinaus und wurde von FIM-Präsident Jorge Viegas, Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta und italienischen Politikern von höchstem Rang empfangen, darunter Außenminister Luigi di Maio und Stefano Bonaccini, Präsident der Region Emilia-Romagna. Er bekam eine kristallene Trophäe für sein Lebenswerk.

STIMMBRUCH

Fabio Quartararos WM-Feier ging bis spät in die Nacht. Eigentlich wollte er am Montag noch eine Pressekonferenz halten, aber weil er keine Stimme mehr hatte, wurde diese abgesagt.

AGO FÜR AGO

In Misano stellte MV Agusta die limitierte Superveloce Ago vor. Die 800er-Dreizylinder ist in Rot-Silber gehalten, mit gelben Startnummerntafeln und großer „1“ darauf. Details wie die gespeichten Räder und zwei übereinander verlaufende Auspuffe erinnern ebenfalls an Agostinis Dreizylinder aus den 1960ern. Die Serie ist auf 311 Stück limitiert, der Anzahl der GP-Siege von MV Agusta zwischen 1950 und 1976. Agostini präsentierte das Motorrad in der Forward-Hospitality. ■ IP


MV AGUSTA

Giacomo Agostini, die alte Dreizylinder und die neue Superveloce Ago

MOTOGP-ERGEBNISSE

Misano (I) – 24. Oktober 2021 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,102 km über 27 Runden à 4,226 km. 23 Fahrer gestartet, 15 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 23 Grad. Schnitt des Siegers: 163,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	41.52,830 min	299,1 km/h	1.32,256 min	M/S	25
2.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	27	+4,859 s	298,3 km/h	1.32,577 min	M/S	20
3.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	27	+12,013 s	302,5 km/h	1.32,244 min	M/S	16
4.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+12,775 s	298,3 km/h	1.32,718 min	M/M	13
5.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	27	+16,458 s	305,0 km/h	1.33,049 min	M/M	11
6.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+17,669 s	298,3 km/h	1.32,819 min	M/S	10
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+18,468 s	300,8 km/h	1.32,791 min	M/S	9
8.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+18,607 s	304,2 km/h	1.32,533 min	M/S	8
9.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	27	+25,417 s	301,6 km/h	1.33,044 min	M/S	7
10.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+27,735 s	295,8 km/h	1.33,083 min	M/S	6
11.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+27,879 s	300,0 km/h	1.33,083 min	M/S	5
12.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP21	27	+28,137 s	299,1 km/h	1.33,210 min	M/S	4
13.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	27	+41,413 s	293,4 km/h	1.33,339 min	M/S	3
14.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+42,830 s	295,0 km/h	1.32,990 min	M/S	2
15.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+1.22,462 min	300,8 km/h	1.32,973 min	M/S	1
	Nicht gewertet:							
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	22	+5 Runden	297,5 km/h	1.32,171 min	H/M	-
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	22	+5 Runden	298,3 km/h	1.32,694 min	M/S	-
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	12	+15 Runden	302,5 km/h	1.32,927 min	M/S	-
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	10	+17 Runden	298,3 km/h	1.33,293 min	M/S	-
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	9	+18 Runden	301,6 km/h	1.33,203 min	M/S	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	3	+24 Runden	300,0 km/h	1.32,840 min	H/M	-
	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	2	+25 Runden	294,2 km/h	1.36,021 min	M/S	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	2	+25 Runden	300,8 km/h	1.35,551 min	M/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.33,045 min
2.	Miller	1.33,070 min
3.	Marini	1.33,130 min
4.	P. Espargaró	1.33,313 min
5.	Oliveira	1.33,439 min
6.	Morbidelli	1.33,526 min
7.	M. Márquez	1.33,850 min
8.	Lecuona	1.33,893 min
9.	Petrucci	1.34,140 min
10.	Zarco	1.34,687 min
11.	A. Espargaró	1.34,963 min
12.	Martín	2.24,631 min
13.	Quartararo	1.34,411 min
14.	Rins	1.34,418 min
15.	A. Márquez	1.34,454 min
16.	Nakagami	1.34,875 min
17.	Viñales	1.35,193 min
18.	Bastianini	1.35,236 min
19.	Mir	1.35,683 min
20.	Binder	1.36,478 min
21.	Dovizioso	1.36,639 min
22.	Pirro	1.37,880 min
23.	Rossi	1.38,261 min
24.	Savadori	1.42,615 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	267
2.	Bagnaia	202
3.	Mir	175
4.	Zarco	152
5.	Miller	149
6.	M. Márquez	142
7.	Binder	136
8.	A. Espargaró	113
9.	Viñales	106
22.	Bradl	13

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	307
2.	Yamaha	295
3.	Suzuki	207
4.	Honda	198
5.	KTM	190
6.	Aprilia	114

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	364
2.	Ducati Lenovo Team	351
3.	Team Suzuki Ecstar	266
4.	Repsol Honda Team	239
5.	Pramac Racing	238
6.	Red Bull KTM Factory Racing	228
7.	Aprilia Racing Team Gresini	128
8.	LCR Honda	125
9.	Esponsorama Racing	124
10.	Petronas Yamaha SRT	81

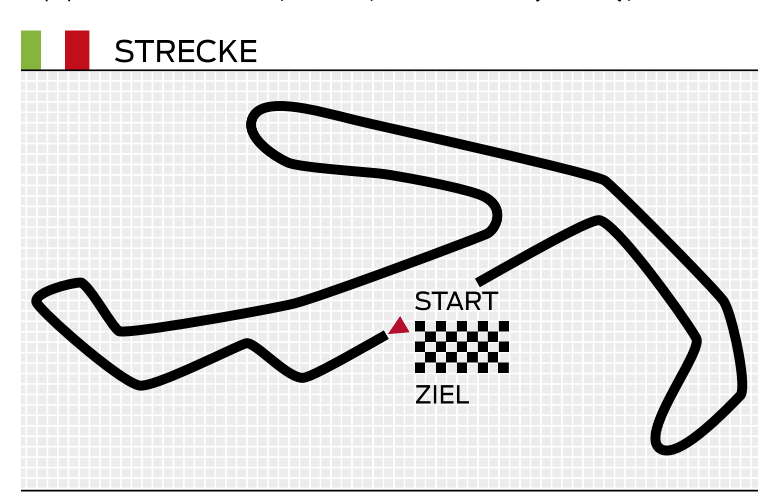
„Heute war nicht mein Tag, sondern der von Fabio Quartararo. Er hat die ganze Saison dominiert und ist verdienter Weltmeister geworden.“

Marc Márquez

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

Rundenrekord: **1.32,171 min, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.31,065 min, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **305,0 km/h, Johann Zarco (Ducati), 2021**

STRECKE





MOTOGP

Der neue Weltmeister der MotoGP: Fabio Quartararo hat es vorzeitig geschafft

Ein Sturz, der alles wieder durc



Wieder vorn: Sam Lowes errang seinen ersten Sieg seit Katar im April

MARC VDS

In Misano schien es, als würde Raúl Fernández die WM-Führung übernehmen. Doch dann stürzte der Super-Rookie. Sam Lowes gewann, Marcel Schrötter strauchelte.

Von: **Imre Paulovits**

Die Geschichte der letzten Moto2-Rennen schien sich in Misano fortzusetzen. Während Remy Gardner Probleme hatte, seine zu Beginn der Saison noch überlegene Form zu finden, setzte sich Raúl Fernández bald an die Spitze des Feldes und begann sich abzusetzen. Gardner brachte beim Versuch, verlorenen Boden gutzumachen, Somkiat Chantra zu Fall und bekam eine Long-Lap-Penalty. Damit war Fernández neuer WM-Leader. Doch nur für 30 Sekunden. Dann blockierte ihm beim Anbremsen von Turn 8 in

MotoE

Ducati liefert MotoE-Renner ab 2023!

Turbulente Woche um die Zukunft der MotoE: Zuerst gab Energica den Rückzug nach 2022 bekannt, dann wurde Ducati als Lieferant des MotoE-Renners ab 2023 bekannt gegeben.

Von: **Imre Paulovits**

Der MotoE-Weltcup ist zwar für dieses Jahr beendet, trotzdem überschlugen sich in Misano die Nachrichten um die Elektro-Serie im Rahmen der Motorrad-WM. Zunächst wurde am Dienstag bekannt gegeben, dass sich Energica als Lieferer der Einheits-Motorräder nach Ende 2022 zurückziehen wird. Einen Tag später gab Energica-CEO Livia Cevolini eine virtuelle Pressekonferenz, bei der sie die Gründe erklärte. „Energica ist eine kleine Firma, die auf immer neue Ideen angewiesen ist, um zu wachsen. Wir sind in den letzten Jahren sehr stark gewachsen und müssen nun neue Ideen umsetzen. Wir werden in Zukunft von 2 kW bis 100 kW im Zweirad-Segment vertreten sein. Die MotoE hat uns viel gebracht, wir sind eine Firma, die von Racern gegründet wurde, und wir haben viel aus der MotoE gelernt. Aber es bringt uns nichts, dort weiter als Alleinausrüster tätig zu sein. Wenn die MotoE eines Tages für mehrere Hersteller offen sein wird und ein echter Wettbewerb zwischen den Herstellern stattfindet, könnten wir zurückkehren."

Ducati MotoE-Motorrad: Basis für eine zukünftige Elektro-Modellreife von Ducati

DUCATI

Am Freitag platzte dann die Bombe, als Ducati als neuer Lieferant für das MotoE-Motorrad von 2023 bis 2026 bekannt gegeben wurde. Die Bologneser machen keinen Hehl daraus, dass dies der Beginn einer neuen Linie für die Zukunft sein wird. Wie einst das Ducati-Superbike 851 die späteren Top-Modelle im Hypersport-Segment auf der Rennstrecke vorbereitete, und die Desmosedici der Ursprung der aktuellen V4-Modelle war, soll auch das MotoE-Bike die elektrische Zukunft der Nobelmarke begründen. Dafür kommt sicherlich viel Elektro-Know-how von Konzernmutter Audi. Ducati-CEO Claudio Domenicali und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta sprachen von einem Meilenstein für alle Beteiligten.

Bereits 2022 soll die Präsenz der MotoE in der Motorrad-WM verstärkt werden. Es wird technische Updates geben, und es soll insgesamt 14 Rennen geben. ■

heinanderwirft

dem Moment, in dem er in die Bremse griff, das Vorderrad. Fahrer und Motorrad purzelten zuerst über den Asphalt, dann durchs Kiesbett. Die Kalex war völlig zerstört, Fernández konnte wie durch ein Wunder gleich aufstehen und in Richtung Box marschieren. Dort begutachtete KTM-Renndirektor Pit Beirer entsetzt den Helm des Spaniers, der seinen Dienst getan hatte.

„Als mich Raúl überholt hat, habe ich mir gedacht, er würde wie sonst vorne wegfahren“, erzählte der Augenzeuge und spätere Sieger Sam Lowes. „Er machte aber nichts, was ich nicht mitgehen konnte. Dann hat er Turn 8 ein kleines Stück zu weit links angebremst. Vielleicht war da etwas Dreck, in dem sich noch Wasser festgesetzt hatte. Ihm ist schlagartig das Vorderrad eingeklappt.“ Fernández war völlig perplex: „Ich war eigentlich ganz ruhig und habe keine falsche Bewegung gemacht“, so der 20-Jährige. „Aber ich hätte mehr an die WM denken sollen, statt unbedingt gewinnen zu wollen.“ So ging der Sieg an Sam Lowes, sein Teamkollege Augusto Fernández machte das Marc-VDS-Doppel trotz einer Long-Lap-Penalty komplett.

Marcel Schrötter und Toni Arbolino stürzten beide auf der tückischen, abtrocknenden Strecke in Q1. So musste Schrötter vom 21., Arbolino vom 27. Startplatz losfahren. Arbolino stürzte auch im Rennen, Schrötter fuhr immerhin einen Punkt ein. „Es hätte im Rennen viel besser laufen sollen“, knirschte Schrötter hinterher. „Ich bin in den ersten Runden eigentlich besser gefahren als in der ganzen Saison, aber ich hatte weder hinten noch vorne Grip. Sonst wäre eine Top-10-Platzierung möglich gewesen.“ Tom Lüthi landete einen Platz weiter vorn, war aber auch nicht glücklich: „Ich habe mir deutlich mehr erhofft. Aber ich habe den Vorderreifen nicht zum Arbeiten bekommen. Deshalb ist mir ständig das Vorderrad blockiert.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Ab 2023 wird sich das Gesicht aller von der FIM sanktionierten internationalen Meisterschaften drastisch ändern. Nach den tödlichen Unfällen von Jason Dupasquier, Hugo Millán und Dean Berta Viñales, die alle nach dem gleichen Muster passiert sind, und bei denen ein Nachwuchsfahrer von nachfolgenden überfahren wurde, hat der Motorrad-Weltverband reagiert und die Altersgrenzen in den einzelnen Klassen rigoros angehoben. Schon ab 2022 gilt für European Talent Cup, Northern Talent Cup, British Talent Cup und Asia Talent Cup eine Altersgrenze von 13 statt 12 Jahren, dazu wird die Höchstanzahl der Starter für ein Rennen auf 30 begrenzt. Für den MotoGP Rookies Cup wird das Mindestalter von 13 auf 14 Jahre angehoben. Für die Moto3 Junior-WM gilt ein Mindestalter von 15 statt 14 Jahren und ein maximales Starterfeld von 32 Fahrern. In der Supersport-300-WM wird das Mindestalter auf 16 Jahre erhöht und das Starterfeld auf ebenfalls 32 Fahrer limitiert. Ab 2023 wird das Mindestalter aller GP-Klassen auf 18 Jahre angehoben, das der Moto3-Junior-WM und der Moto2-EM auf 16. Der MotoGP Rookies Cup soll dann erst ab 15 Jahren zugänglich sein und das Mindestalter für Rennstrecken von GP-Format soll grundsätzlich auf 14 Jahre erhöht werden.

MOTOGP

Aprilia-Testpilot Lorenzo Savadori sollte in Misano und in Portimão mit einer Wildcard starten. Savadori stürzte aber in FP3, brach sich das rechte Schlüsselbein und fiel für das restliche Wochenende aus. Er wurde am Wochenende in Modena von Professor Porcellini operiert. In Portimão wird Savadori trotzdem ebenfalls nicht fahren können, er bereitet sich auf seine Reha vor.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 24. Oktober 2021 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,650 km über 25 Runden à 4,226 km. 29 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Sam Lowes (GB)	Kalex	25	40.25,180 min	1.36,236 min	25
2.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+1,233 sec	1.36,182 min	20
3.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	25	+1,400 sec	1.36,265 min	16
4.	Celestino Vietti (I)	Kalex	25	+2,554 sec	1.36,286 min	13
5.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	25	+4,243 sec	1.36,436 min	11
6.	Stefano Manzi (I)	Kalex	25	+5,198 sec	1.36,534 min	10
7.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+14,261 sec	1.36,565 min	9
8.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	25	+15,868 sec	1.36,625 min	8
9.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+18,905 sec	1.36,804 min	7
10.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	25	+19,069 sec	1.37,081 min	6
11.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	25	+19,675 sec	1.36,732 min	5
12.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+24,309 sec	1.37,117 min	4
13.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+26,777 sec	1.37,096 min	3
14.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+34,699 sec	1.37,373 min	2
15.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+36,240 sec	1.37,488 min	1
16.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	25	+37,590 sec	1.37,151 min	-
17.	Barry Baltus (B)	NTS	25	+37,899 sec	1.37,685 min	-
18.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+37,966 sec	1.37,319 min	-
19.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+50,787 sec	1.37,937 min	-
20.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	25	+1.02,974 min	1.38,629 min	-
	Nicht gewertet:					
	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	22	+3 Runden	1.36,480 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	16	+9 Runden	1.36,643 min	-
	Tony Arbolino (I)	Kalex	16	+9 Runden	1.37,114 min	-
	Mattia Casadei (I)	Kalex	15	+10 Runden	1.39,714 min	-
	Raul Fernández (E)	Kalex	14	+11 Runden	1.36,333 min	-
	Héctor Garzo (E)	Kalex	12	+13 Runden	1.37,013 min	-
	Tommaso Marcon (I)	NTS	9	+16 Runden	1.40,930 min	-
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	8	+17 Runden	1.37,117 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	6	+19 Runden	1.37,012 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	280
2.	R. Fernández	262
3.	Bezzecchi	206
4.	Lowes	165
5.	A. Fernández	151
6.	Canet	140
7.	Di Giannantonio	136
8.	Ogura	120
10.	Schrötter	85
22.	Lüthi	23

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	400
2.	Boscoscuro	175
3.	MV Agusta	19
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

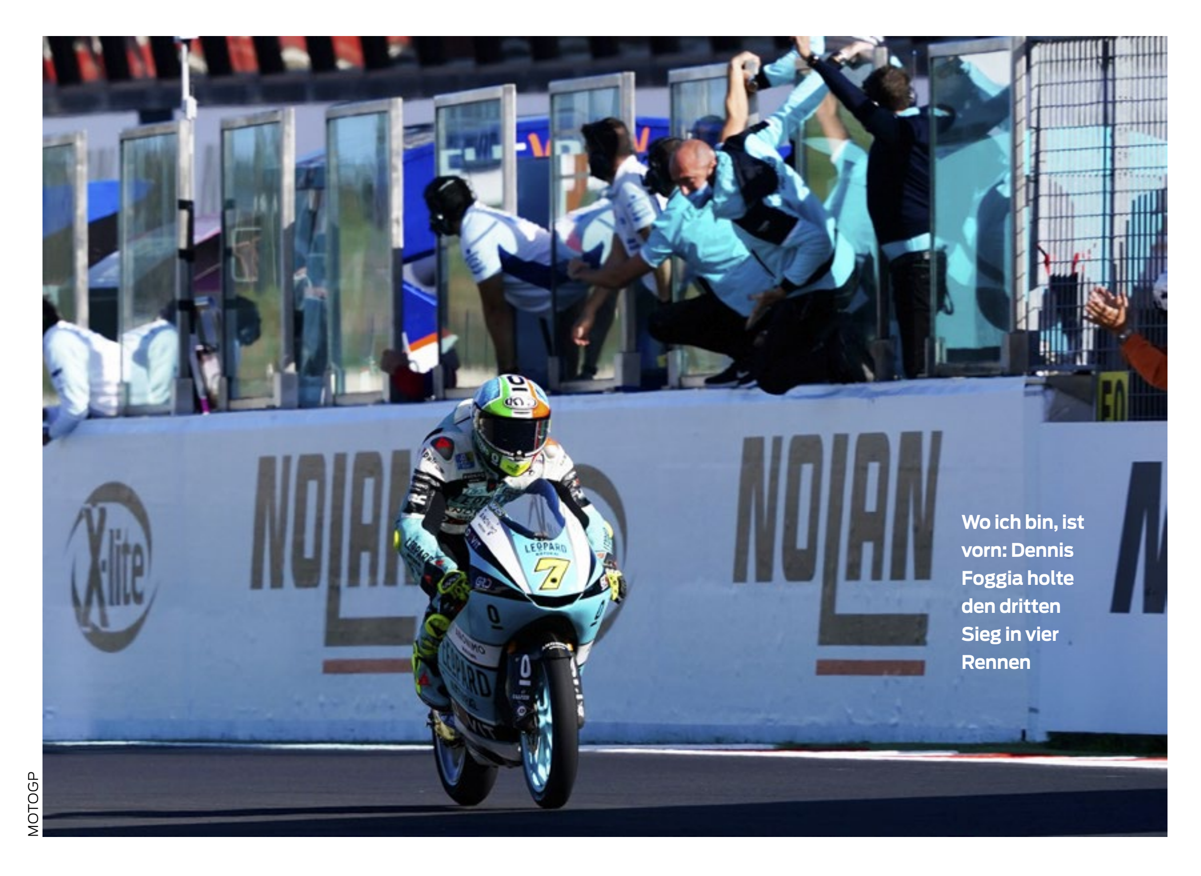
	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	542
2.	Elf Marc VDS Racing Team	316
7.	Liqui Moly IntactGP	136

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.36,510 min
2.	Navarro	1.36,555 min
3.	A. Fernández	1.36,744 min
4.	Canet	1.36,950 min
5.	Vietti	1.37,100 min
6.	Ramírez	1.37,300 min
7.	Manzi	1.37,511 min
8.	Arenas	1.37,558 min
9.	R. Fernández	1.37,602 min
10.	Chantra	1.37,686 min
11.	Lüthi	1.37,695 min
12.	Bendsneyder	1.37,767 min
13.	Aldeguer	1.37,780 min
14.	Gardner	1.37,825 min
15.	Garzo	1.37,904 min
16.	Vierge	1.38,482 min
17.	Dixon	1.38,556 min
18.	Ogura	1.39,683 min
19.	Beaubier	1.38,097 min
20.	Di Giannantonio	1.38,122 min
21.	Schrötter	1.38,366 min
22.	Baldassarri	1.38,748 min
23.	Baltus	1.39,543 min
24.	Bezzecchi	1.40,068 min
25.	Marcon	1.43,096 min
26.	Corsi	1.43,482 min
27.	Arbolino	1.43,852 min

Moto3

Foggia verkürzt Abstand mit S



MOTOGP

Wo ich bin, ist vorn: Dennis Foggia holte den dritten Sieg in vier Rennen

Mit dem dritten Sieg in vier Rennen arbeitete sich Dennis Foggia in Misano ein weiteres Stück an WM-Leader Pedro Acosta heran. Der kam immerhin wieder aufs Podest.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wenn der deutlich erfahrenere Dennis Foggia seit der Sommerpause auch gewaltig aufholt und mächtig Druck macht, Super-Rookie Pedro Acosta mangelt es nicht an Rennreife, aber auch nicht an Eigeninitiative. Selbst wenn sich das Feld gesammelt für den weicheren Hinterreifen entschied, so setzte Acosta im Rennen, wo die Strecke erstmals an diesem Wochenende komplett trocken war, auf die härtere Option. Von Zurückhaltung war trotzdem keine Spur, der 17-jährige Spanier mischte gleich vorne mit und setz-

Moto3

Salac und Yamanaka in Misano top

Zehnter Platz für Filip Salac, Elfter für Ryusei Yamanaka. Es hätte aber noch besser kommen können.

Die nassen Verhältnisse des ersten Tages behagten Filip Salac, er war im ersten freien Training gleich Drittschnellster. Doch dies konnte er im Qualifying noch steigern, und er stellte die Prüstel-KTM auf den zweiten Startplatz neben Lokalmatador Niccolò Antonelli.

Doch der Renntag begann gleich mit einem Sturz im Warmup, sodass die Mechaniker alle Hände voll zu tun hatten, um die KTM für das Rennen wieder ganz zu bekommen, und es war auch nicht förderlich für die Selbstsicherheit von Salac. Trotzdem hielt sich der Tscheche lange in den Top 5, bevor er einem Sturz ausweichen musste und einige Plätze verlor. Schließlich beendete er das Rennen auf Platz 10. Dafür konnte Ryusei Yamanaka, der sich im Nassen schwergetan hatte, im Rennen einen guten Rhythmus finden. Er konnte mit der vorderen Gruppe mithalten. Er überquerte die Ziellinie auf dem elften Platz und machte damit nicht weniger als neun Plätze gut. „Unsere Arbeit hat sich wirklich ausgezahlt", freute sich der Japaner. ■



LEKL

Ryusei Yamanaka (#6) vor Fenati

Moto3

Keine Punkte für Kofler, Wechsel in Supersport

Wenn Maximilian Kofler nächstes Jahr auch nicht mehr bei CIP in der Moto3-WM fahren kann, seine Zukunft ist gesichert: in der Supersport-WM.

Maximilian Kofler hatte es an dem wechselhaften Wochenende nicht leicht. Er wurde im Qualifying als Erster mit Slicks rausgeschickt, musste aber feststellen, dass die Strecke dafür zu nass ist. Hastig wieder auf Regenreifen gewechselt, war der Luftdruck zu hoch und es blieb nur der 28. Startplatz. „Von dort hatte ich nie eine Chance, mich an eine schnelle Gruppe dranzuhängen", ärgerte sich Kofler, der schließlich 18. wurde. Dass er seinen Platz im CIP-Team im nächsten Jahr räumen muss, weiß der 21-jährige Österreicher mittlerweile. „Ich werde aber auf WM-Ebene weitermachen", kündigt er an. „Wir werden in eine der Supersport-Kategorien wechseln. Ob in die Supersport 300 oder in die Supersport 600, weiß ich noch nicht, wir stehen derzeit mit mehreren Teams in Verhandlung. Fahrer aus der Moto2 und der Moto3 sind in dem Fahrerlager immer willkommen, ich sehe gute Chancen, dass ich in einem guten Team unterkommen kann." ■



POLARITY PHOTO

Maximilian Kofler: Von ganz hinten los

ieg noch weiter

te sich in der zwölften Runde auch an die Spitze. Wenn es dann einen Moment auch so aussah, dass er sich vorne absetzen kann, fiel er kurze Zeit wieder zurück und konnte sich erst ganz zum Rennende wieder so weit nach vorne arbeiten, dass er auf das Podest konnte. Da waren sein Teamkollege Jaume Masiá und sein WM-Herausforderer Dennis Foggia an der Spitze bereits außer Reichweite. „Nein, ich hatte kein Reifenproblem, es war genau die richtige Wahl“, verriet Acosta. „Ich hatte ein anderes technisches Problem.“ Was, wollte er nicht sagen, das Team bestätigte später, dass es eine weich gewordene vordere Bremse war. „Es ist schon beachtlich, was Pedro in seiner ersten Rookie-Saison zustande bringt“, fügte Teamchef Aki Ajo gleich hinzu. „Er ist seit Jahresbeginn um fünf Zentimeter gewachsen, man darf nicht unterschätzen, was das alles in so einem jugendlichen Körper verändert. Aber im Kopf ist er sehr gut bei der Sache.“

So war es am Schluss an Jaume Masiá, Foggia Punkte abzunehmen. Der Spanier war zwar die ganze Zeit an der Leopard-Honda dran und wollte in der letzten Runde einen Angriff starten. Doch dies vereitelte Foggia, indem er in dieser letzten Runde noch einmal mächtig zulegte. „Es war fast unglaublich, was er da für einen Speed hingelegt hat“, wunderte sich Masiá. Foggia will diesen Schwung nun in die letzten beiden WM-Runden bringen und Acosta so noch abfangen: „Ich sehe den Titel immer mehr in Reichweite“, zeigt er sich angriffslustig.

Romano Fenati musste sich nach dem halbnassen Qualifying vom 19. Startplatz nach vorne arbeiten. Doch der Italiener aus dem Team von Peter Öttl und Max Biaggi hatte zeitweilig die schnellste Pace des Feldes und war am Ende an der Spitzengruppe dran. Zum Schluss fehlten ihm 0,7 Sekunden aufs Podest, er wurde Siebter. Auch sein Teamkollege Adrián Fernández schaffte es als 13. in die Punkte. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 24. Oktober 2021 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,198 km über 23 Runden à 4,226 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 16 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	39.33,170 min	1.42,293 min	25
2.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+0,292 s	1.42,363 min	20
3.	Pedro Acosta (E)	KTM	23	+4,686 s	1.42,573 min	16
4.	Darryn Binder (ZA)	Honda	23	+4,797 s	1.42,379 min	13
5.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+4,853 s	1.42,609 min	11
6.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	23	+5,052 s	1.42,615 min	10
7.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	23	+5,335 s	1.42,486 min	9
8.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	23	+6,642 s	1.42,615 min	8
9.	Xavier Artigas (E)	Honda	23	+6,736 s	1.42,375 min	7
10.	Filip Salac (CZ)	KTM	23	+6,800 s	1.42,557 min	6
11.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+10,535 s	1.42,537 min	5
12.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+17,811 s	1.42,358 min	4
13.	Adrián Fernández (E)	Husqvarna	23	+18,050 s	1.43,071 min	3
14.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	23	+18,260 s	1.42,693 min	2
15.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	23	+19,264 s	1.43,055 min	1
16.	Alberto Surra (I)	Honda	23	+20,217 s	1.43,164 min	-
17.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+24,704 s	1.43,352 min	-
18.	Maximilian Kofler (A)	KTM	23	+24,902 s	1.43,270 min	-
19.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+24,976 s	1.43,239 min	-
20.	Daniel Holgado (E)	KTM	23	+25,323 s	1.43,217 min	-
21.	Mario Aji (RI)	Husqvarna	23	+46,495 s	1.43,596 min	-
22.	David Alonso (COL)	KTM	23	+1.25,207 min	1.45,018 min	-
	Nicht gewertet:					
	Yuki Kunii (J)	Honda	20	+3 Runden	1.43,256 min	-
	Andrea Migno (I)	Honda	12	+11 Runden	1.42,284 min	-
	Carlos Tatay (E)	KTM	12	+11 Runden	1.43,737 min	-

NACHRICHTEN

MOTO3
Da Romano Fenati in die Moto2 wechselt, mussten sich Peter Öttl und Max Biaggi nach einem neuen Fahrer umsehen, und sie wechseln bei dieser Gelegenheit gleich die gesamte Fahrerpaarung ihres Husqvarna-Teams aus. 2023 werden der 27-jährige Schotte John McPhee und der 21-jährige Ayumu Sasaki die Husqvarna fahren. „Wir wollten zwei gleichstarke Fahrer haben“, erklärt Peter Öttl. „Ich denke, beide haben viel Potenzial. Wir trauen uns zu, mit der Erfahrung, die wir haben, genau wie wir Arón Canet und Romano Fenati nach vorn gebracht haben, auch sie nach vorn bringen zu können.“

MOTO3
Es steht nun firmenintern fest, dass KTM nächstes Jahr seinen chinesischen Partner CF Moto als Marke in die Moto3-WM bringt, wie schon länger bekannt mit PrüstelGP. „Das Team der Prüstels hat sich als sehr seriöser und verlässlicher Partner erwiesen, sie arbeiten wirklich gut“, lobt KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Deshalb ich glücklich, dass wir dieses Konstrukt mit ihnen machen können.“

MOTO2
Das Team von Aspar wird nächstes Jahr in der Moto2 als GasGas antreten. „Wir werden damit eine weitere Möglichkeit schaffen, die von uns geförderten Fahrer weiter zu betreuen“, so KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Aspar hat ein sehr gutes Umfeld für diese Zusammenarbeit.“

MOTO3
Der Erste und der Dritte des diesjährigen MotoGP Rookies Cup durften in Misano erstmals in der WM teilnehmen. Meister David Alonso fuhr mit einer Wildcard bei Aspar, Daniel Holgado ersetzte bei Tech3 den gesperrten Deniz Öncü.

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	234
2.	Foggia	213
3.	Garcia	168
4.	Masia	155
5.	Fenati	147
6.	Binder	136
7.	Antonelli	129
8.	Guevara	105
23.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	328
2.	Honda	315
3.	GasGas	235
4.	Husqvarna	153

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	389
2.	Gaviota GasGas Aspar Team	273
3.	Leopard Racing	252
4.	Petronas Sprinta Racing	211
5.	Red Bull KTM Tech3	188
6.	Sterilgarda Max Racing Team	170
7.	Avintia Esponsorama Moto3	164
10.	CarXpert PrüstelGP	91

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Antonelli	1.48,563 min
2.	Salac	1.49,174 min
3.	Rossi	1.49,280 min
4.	Guevara	1.49,495 min
5.	Acosta	1.49,582 min
6.	Masiá	1.49,633 min
7.	Surra	1.49,677 min
8.	Nepa	1.49,697 min
9.	Artigas	1.50,211 min
10.	Sasaki	1.50,352 min
11.	Fernández	1.50,609 min
12.	McPhee	1.50,695 min
13.	Kunii	1.50,746 min
14.	Foggia	1.50,988 min
15.	Izdihar	1.51,004 min
16.	Binder	1.51,025 min
17.	Fellon	1.51,349 min
18.	Holgado	1.51,726 min
19.	Fenati	1.50,522 min
20.	Yamanaka	1.50,590 min
21.	Tatay	1.50,662 min
22.	Migno	1.50,819 min
23.	Aji	1.51,163 min
24.	Suzuki	1.51,280 min
25.	Alonso	1.52,013 min
26.	Alcoba	1.52,084 min
27.	Toba	1.52,230 min
28.	Kofler	1.53,602 min

„Einen Lebenstraum erfüllt“

Wenn sein MotoE-Titel auch der Rennleiter-Entscheidung zum Opfer fiel: Der 31-jährige Schweizer Dominique Aegerter hat sich vorzeitig den Supersport-WM-Titel gesichert. Im MSa-Interview berichtet er über die Hintergründe.

Von: **Imre Paulovits**



TEN KATE RACING

Wie fühlen Sie sich als Weltmeister?
Super. Da ist für mich ein Lebenstraum in Erfüllung gegangen. Ich habe 25 Jahre daran gearbeitet, dass ich diesen Traum erfüllen kann. Mein letzter Titel war 1999 im Schweizer Motocross mit 50 Kubik, jetzt habe ich meinen größten Erfolg errungen. Ich hatte mit dem Team eine Megaparty in Buenos Aires, danach bin ich zu Hause gut empfangen worden, jetzt genieße ich Ferien auf Teneriffa.

Wie ist es nach so vielen Versuchen gerade in der Supersport-WM gelungen?
In der Moto2 war ich 2013 und 2014 Fünfter in der Weltmeisterschaft und habe Rennen gewonnen. In der MotoE hat es letztes Jahr nicht geklappt und dieses Jahr auch nicht. Beim Motorradfahren kommt auch immer ein bisschen Glück dazu, es müssen die Technik und das Team stimmen. Dazu muss man selbst bereit sein, es zu erreichen. Jetzt in der Supersport hatte ich ein super Team, ich habe eine gute Familie und Sponsoren hinter mir, sodass ich mich hundertprozentig konzentrieren kann. Das Motorrad hat gepasst, und ein wenig Glück hat auch dazugehört.

Wo ordnen Sie die Konkurrenzfähigkeit der Gegner in der Supersport-WM im Vergleich zur Moto2 und der MotoE ein?
Wenn man irgendwo Weltmeister werden will, dann braucht man all das, was ich vorhin aufgezählt habe. Aber die MotoGP, die Moto2 und die Moto3 sind, was die Konkurrenz angeht, die höchsten Motorradkategorien, die Superbike- und die Supersport-WM kommt gleich danach. Die Top 10 sind super konkurrenzfähig. Aber in der Moto3 hat es sicher doppelt so viele, die auf dem gleichen Niveau fahren und Rennen gewinnen können.

> „Die Team-Meisterschaft ist noch zu holen, das wird in Mandalika für uns das Ziel sein. Und für mich, ums Podium oder um Siege zu kämpfen.“
>
> Dominique Aegerter

Wie wird es bei Ihnen weitergehen?
Mein Ziel wäre es gewesen, in die Moto2 zurückzukehren oder in der Superbike-WM in ein Werksteam zu kommen. Ich finde es auch schade, dass ich nach der Leistung, die ich in dieser Saison mit zehn Siegen und 14 Podestplätzen gezeigt habe, offenbar als Schweizer und 31-Jähriger nicht die Chance bekomme, aufzusteigen. Darum geht es wohl weiter in der Supersport-WM mit dem Ten-Kate-Team. Ich bin kurz davor, mit ihnen einen Vertrag zu unterschreiben. Ob es in der MotoE weitergeht, weiß ich noch nicht genau.

Würden Sie sich denn ganz auf die Supersport-WM konzentrieren wollen?
Ich habe in der MotoE irgendwie noch eine Rechnung offen. Letztes Jahr bin ich Dritter geworden, dieses Jahr Zweiter. Ich hatte beide Jahre etwas Pech, egal ob ich abgeschossen worden bin oder Opfer eines falschen Rennleitungsentscheids wurde. Wenn ich das irgendwie machen kann, dass kein Ende am gleichen Wochenende ist, würde ich die MotoE gerne noch mal mit IntactGP fahren. Dieses Team ist super, und ich hätte dort die Chance, die Meisterschaft zu gewinnen. Dass es 2022 14 Rennen gibt, finde ich sowieso besser. Wenn man nur sieben Rennen hat und man fällt einmal hin oder wird abgeschossen, oder man hat nur ein Fünf-Runden-Rennen, dann ist das nicht wirklich Motorrad-Rennfahren. Wenn man zwei Rennen an einem Wochenende hat, dann werden die Fahrer auch ein bisschen anders fahren, und es kommt mehr auf das Fahren an und nicht nur auf das Rennglück.

Wie bereiten Ten Kate und Sie sich auf die neue Supersport-WM mit den größeren Motorrädern vor?
Ich werde mich sicher gleich vorbereiten wie jedes Jahr. Ich werde mich konditionell und mental gut vorbereiten und alles für die Saison mit meinem Bruder und Manager Kevin planen. Das ist das Einzige, das ich machen kann. Was das neue Reglement wird, habe ich keine Ahnung. Ich hoffe, dass eine gewisse Fairness dabei ist und nicht plötzlich eine Ducati mit 300 Kubik mehr auf der Geraden einfach allen davonfährt, so wie dieses Jahr der Odendaal. Sonst wird die Klasse unfair.

Werden Sie in Mandalika noch einmal voll auf Sieg fahren? Oder lassen Sie die Saison dort einfach ausklingen?
Wenn ich das kann, werde ich sicher probieren, zwei Siege zusammenzufahren. Die Team-Meisterschaft ist noch zu holen. Ansonsten haben wir eigentlich alles gewonnen, was wir gewinnen konnten. Ob die meisten Runden geführt, die meisten Pole-Positions, den Best Lap Award im Rennen, das haben wir alles gewonnen. Auch Yamaha ist bereits Markenweltmeister. Aber die Team-Weltmeisterschaft ist noch zu holen, und das wird in Mandalika sicher für uns das Ziel sein. Und für mich, ums Podium oder um Siege kämpfen zu können. ■

Dominique Aegerter

Geburtstag: 30. September 1997
Geburtsort: Rohrbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE
2006: 125GP, Aprilia (–)
2007: 125GP, Aprilia (23.)
2008: 125GP, Derbi (16.)
2009: 125GP, Derbi (13.)
2010: Moto2, Suter (15.)
2011: Moto2, Suter (8.)
2012: Moto2, Suter (8.)
2013: Moto2, Suter (5.)
2014: Moto2, Suter (5.)
2015: Moto2, Kalex (15.)
2016: Moto2, Kalex (12.)
2017: Moto2, Suter (12.)
2018: Moto2, KTM (17.)
2019: Moto2, MV Agusta (22.)
2020: MotoE, Energica (3.)
Moto2, NTS (28.)
2021: MotoE, Energica (2.)
SSP, Yamaha (1.)

HOBBYS
Motocross, Snowmobil

Straßensport

Wes Cooley gestorben

Wes Cooley hat zweimal die AMA Superbike-Meisterschaft und zweimal die 8 Stunden von Suzuka gewonnen Am 16. Oktober ist er im Alter von 65 Jahren verstorben.

Von: **Imre Paulovits**

Er war der erste Superstar der US-Superbikes. Mit seiner blonden Mähne und seinem extremen Fahrstil mit rauchenden Reifen und wildem Schlingern konnte Wes Cooley die Fans in den späten 1970er Jahren begeistern. Er gewann die US-Meisterschaft 1979 und ’80 gegen die späteren 500er-Weltmeister Freddie Spencer und Eddie Lawson. Dazu siegte er 1978 gemeinsam mit Mike Baldwin auf einer Hochlenker-Yoshimura-Suzuki GS 1000 beim ersten 8-Stunden-Rennen von Suzuka gegen reinrassige Endurance-Renner und 1980 ein zweites Mal mit Graeme Crosby. 1980 kam er zu einem Einladungsrennen nach Imola und überrundete mit seinem US-Superbike das gesamte Feld der europäischen TT-F1-Renner.

Cooley begann seine Karriere bei kalifornischen Klub-Rennen. 1976 wurde er von Pops Yoshimura für dessen Kawasaki KZ 1000 Superbike verpflichtet. Er entwickelte für die übermotorisierten Biester einen Fahrstil mit spätem Bremsen und frühem Herausbeschleunigen. 1977 wechselte Yoshimura zu Suzuki, Cooley wurde mit dem blau-weißen Renner zum Sinnbild der US-Szene. 1985 erlitt Cooley einen schweren Unfall in Sears Point. Danach arbeitete er in der Medizin. Er litt schon in seiner späten Karriere an Diabetes, an deren Folgen starb er nun im Alter von 65 Jahren. ■



MOTOAMERICA

Wes Cooley auf der Yoshimura-Suzuki GS 1000 S: US-Superbike-Meister 1979–80

Endurance-WM

Wieder 24h in Spa

Der 24-Stunden-Klassiker von Spa kehrt 2022 in den Endurance-WM-Kalender zurück. Es soll auch wieder zwei WM-Läufe in Asien geben.

Von: **Toni Börner**

Die Langstrecken-Weltmeisterschaft wird 2022 ein weiteres 24-Stunden-Rennen ins Programm bekommen und der legendären Tageshatz in Spa-Francorchamps ein Comeback einhauchen. Zunächst standen alle möglichen Renndistanzen im Raum, acht und zwölf Stunden standen zur Debatte. Nun hat man sich aber doch wieder für die klassische Tages-Distanz entschieden, die zwischen 1973 und 2003 unter dem Namen „24 heures de Liége“ bereits im Endurance-Kalender vertreten war. Eurosport Events plant langfristig mit dem Rennen.

„Das Event soll in den nächsten zehn Jahren immer Anfang Juni stattfinden“, so Chef Francois Ribeiro. 2022 werden damit drei 24-Stunden-Rennen gefahren, neben Spa in Le Mans Mitte April und beim Bol d’Or in Le Castellet Mitte September. Es ist noch ein weiteres Europa-Rennen geplant, dazu wieder die 8 Stunden von Suzuka und ein weiteres Event in Asien. Bei den meisten Teams treffen diese Pläne hinsichtlich der Finanzierung auf wenig Gegenliebe. ■



FIM EWC

Endurance-WM: 2022 soll es wieder drei 24-Stunden-Rennen geben

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Jonas Folger hat sich in diesem Jahr zwar vorzeitig vom Bonovo-MGM-BMW-Team getrennt, nächstes Jahr wird die Truppe von Michael Galinski aber noch stärker in der Superbike-WM vertreten sein. BMW möchte sein Engagement in der Superbike-WM noch weiter verstärken und zählt dabei auf den deutschen Rennstall. So werden nächstes Jahr Eugene Laverty und Loris Baz Werks-BMW einsetzen. Laverty wird bei BMW geschätzt, weil er viel Entwicklungsarbeit geleistet hat. Loris Baz hat in der Vergangenheit viel Einsatz gezeigt und erstaunliche Ergebnisse auch mit unterlegenem Material erreicht. Auch dieses Jahr hat er bei seinem Vertretungsjob für Chaz Davies in fünf Rennen drei Podestplätze eingefahren.

IDM SUPERBIKE 1000

Kawasaki hatte 2021 dank Valentin Debise die beste IDM-Saison seit zehn Jahren. Emil Weber, Chef von Kawasaki Weber-Motos Racing aus der Schweiz ist sich aber trotzdem nicht sicher, ob er die Arbeit fortsetzen will. Noch grübelt Weber darüber nach, ein potenzieller Siegfahrer könnte das vielleicht ändern.

IDM SUPERBIKE 1000

Ab sofort gehen Alessandro Polita und das Team Holzhauer Racing Promotion getrennte Wege. Beide bleiben der IDM Superbike 1000 erhalten. Polita steht bereits in Verhandlung mit BMW-Teams. Holzhauer steht ebenfalls mit mehreren Fahrern in Verhandlung.

IDM SUPERBIKE 1000

Markus Reiterberger nahm zusammen mit dem Dunlop-Testteam an der Spanischen Meisterschaft in Valencia teil, um das Reifentest-Programm mit der BMW M 1000 RR voranzutreiben. Er gewann sowohl das Superbike-Rennen als auch die Open Class vor Jordi Torres.



Heiße Phase: MXGP-Start mit Herlings, Van Hoorebeek, Febvre (v. l.)

ACEVEDO

Dolomiten-Fight

Vor der majestätischen Dolomiten-Kulisse in Pietramurata konnte Jeffrey Herlings (KTM) mit einem weiteren Tagessieg die WM-Führung ausbauen. Die Verfolger Romain Febvre (Kawasaki) und Tim Gajser auf HRC-Honda fanden keine Mittel gegen den Holländer. Beim Tagessieg von Titelverteidiger Tom Vialle in der MX2-Klasse schwächelte WM-Spitzenreiter Maxime Renaux, doch der Vorsprung bleibt gewaltig.

Von: **Frank Quatember**

Der erste von drei WM-Läufen auf der Hartbodenstrecke nahe dem Gardasee erfüllte sämtliche Erwartungen. Gut gefüllte Hänge, Kaiserwetter und dramatische Rennen waren der Beweis, dass der Trentino-Track zu Recht als eine der besten Motocross-Locations weltweit gilt.

Die erste Überraschung gab es am Sonntagmorgen, als der Schweizer Jeremy Seewer das Zeittraining der MXGP-Klasse gewann und damit seine erste Pole-Position 2021 setzte. Und das nutzte der Yamaha-Pilot perfekt im ersten Lauf zum Startsieg! Am Hinterrad drückte Teamkollege Ben Watson, und Herlings folgte bereits auf 3. Romain Febvre mogelte sich wie eine Katze in den ersten Kurven an einigen Top-Piloten vorbei in die Spitze; Titelverteidiger Gajser lauerte als Vierter auf Fehler.

Vierkampf um die Spitze

Sekunden später das Drama: Ausgerechnet Lokalheld Antonio Cairoli stürzte in der Startrunde und musste die KTM in die Box schieben. Herlings war nun hart am Gas, übernahm nach Sturz vom Briten Watson Position 2, musste sich aber harter Attacken von Febvre erwehren. Der Franzose konnte „The Bullet“ sogar passieren, der sich aber sofort revanchierte. In den nächsten Runden entwickelte sich ein intensiver Vierkampf um die Spitze, bis Herlings als Erster etwas riskierte

> „Es ging heiß her am Start. Zum Glück hatte ich meine Joker bis zum Schluss aufgehoben.“
>
> Jeffrey Herlings, Doppelsieger

und Seewer überraschte. „Ich habe ihn nicht gesehen, so schnell kam er aus der Kurve“, schilderte der Schweizer das Manöver. Febvre versuchte alles bis zum Ziel, um Platz 2 von Seewer zu übernehmen, biss sich aber die Zähne aus.

Der zweite Lauf begann mit dem Sensations-Holeshot von Henry Jacobi (Honda). Die Führung hielt nicht lange, Febvre ging am Thüringer vorbei, und Herlings lag nach einer Start-Rangelei außerhalb der Spitzengruppe. Gottseidank, denn nun bekamen die Fans eine spektakuläre Jagd zu sehen. Wie in Lauf 1 kämpfte eine Vierergruppe um den Sieg, anstelle von Seewer allerdings mit Glenn Coldenhoff. An sich war das schon Spektakel genug, doch die Kirsche auf der Torte lieferte Herlings, der unglaubliches Risiko ging und mit seinem aggressiven Fahrstil alles und jeden vor ihm niederwalzte.

Alle Top-Jungs vor Herlings

Drei Runden vor Ultimo übernahm er die Spitze von Coldenhoff, während Tim Gajser den geschockten Febvre ungewohnt hart aus der Spur drängte und Platz 3 erkämpfte. „Es ging heiß am Start zu, und plötzlich hatte ich alle Top-Jungs vor mir. Zum Glück hatte ich mir meine Joker bis zum Schluss aufgehoben“, schmunzelte Herlings zufrieden. Auch wenn er das Podium punktgleich verpasste, war Jeremy Seewer mit sich im Reinen: „Endlich konnte ich wieder ganz vorn mitmischen. Leider haben wir Topfahrer uns gegenseitig am Start von Lauf 2 die gute Chance weggenommen. Und ich war ganz hinten, dafür war Platz 5 okay. Leider kein Podium, aber das Gefühl ist wieder da!“

Einen tollen Auftritt lieferte der Thüringer Tom Koch ab: Der frischgebackene Deutsche Meister erreichte nach blendenden Starts zweimal die Top 10 und


ARCHER

KTMs Tom Vialle: Dem Rest eine Maschinenlänge voraus

wurde Tagesachter. Sein Kumpel Henry Jacobi verpatzte Lauf 1, holte aber mit Wut im Bauch den Startsieg in Lauf 2 und Rang 11 im Ziel.

Der beste Starter in der kleinen Klasse ließ sich auch auf italienischem Hartboden nicht lumpen. Tom Vialle war zweimal das Maß der Dinge an der Holeshot-Linie und blieb in der verbleibenden Rennzeit fehlerlos. Mit dem ungefährdeten Tagessieg des schmächtigen Franzosen in Diensten von KTM schmolz sein Abstand in der WM zum Zweiten Jago Geerts mächtig zusammen. Der Belgier auf der Werks-Yamaha überzeugte jeweils auf Rang 2, während sein Teamkollege und WM-Spitzenreiter Maxime Renaux als Tagesachter Federn ließ. Der wilde Honda-Pilot Ruben Fernandez (E) war in beiden Läufen nicht nur wie so oft schnell unterwegs, sondern blieb auch ohne Sturz. Lohn dafür war Rang 3 – es geht doch. Die weiteren Plätze in der Tagestabelle belegten Husky-Pilot Jed Beaton und der extrem gut aufgelegte Schwede Isak Gifting auf der 250er GasGas. ■

NACHRICHTEN

LARISSA PAPENMEIER WM-VIERTE

Pietramurata war auch Schauplatz des sechsten und letzten Laufes der Motocross-WM der Frauen. Gut für Larissa Papenmeier, die 31-jährige Yamaha-Pilotin holte beide Holeshots und am Ende mit einem 1-2-Resultat den Tagessieg. „Was für ein Gefühl, die Saison mit einem Sieg zu beenden! Ich bin noch lange nicht fertig und werde nächstes Jahr wieder angreifen", jubelte die Blondine aus Bünde bei Bielefeld. Sie schloss die WM hinter der Neuseeländerin Courtney Duncan, Nancy van de Ven und Kiara Fontanesi als Vierte ab.

PLESSINGER WECHSELT ZU KTM

Das US-Team Red Bull KTM Factory Racing verstärkte sich vor Beginn der neuen Supercross-Saison mit dem 25-jährigen Aaron Plessinger. Der charismatische und bei den Fans äußerst beliebte Plessinger bringt frischen Wind in das US-Team der Mattighofener. Gewechselt wird auch der Trainer: Aaron wird Teil des Teams der weltbekannten Baker-Factory unter Star-Trainer Aldon Baker. Sein Renndebüt wird der neue KTM-Pilot am 8. Januar in Anaheim, Kalifornien, beim Auftakt der SX-Serie geben.

EIN RENNEN IN OZEANIEN

Der neue Speedway-GP-Promoter Discovery plant 2022 zunächst eine Erhöhung der Zahl an GP-Rennen von elf auf zwölf. Das letzte Rennen soll am 05.11.2022 in „Ozeanien" (noch nicht definiert) stattfinden. Es bleibt bei elf GPs in Europa, davon wiederum vier in Polen.

Speedway-GP 2022

30.04.	Gorican (HR)
14.05.	Warschau (PL)
28.05.	Prag (CZ)
04.06.	Teterow (D)
25.06.	Gorzow (PL)
09.07.	Togliatti (RUS)
13.08.	Cardiff (GB)
27.08.	Wroclaw (PL)
10.09.	Vojens (DK)
17.09.	Malilla (S)
01.10.	Torun (PL)
05.11.	t.b.a. (Ozeanien)

MOTOCROSS-GP TRENTINO/MXGP

Pietramurata (I): 24. Oktober, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 17 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 20 Runden à 1,549 km (= 30,980 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	34.14,099 min = 54,295 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 2,146 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	20	+ 3,665 s
4.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 4,234 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	20	+ 41,383 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	20	+ 44,401 s
7.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+ 48,810 s
11.	Tom Koch (D)	KTM	20	+ 1.17,703 min
17.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	20	+ 1.43923 min
22.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 6 Runden

Pietramurata (I): 24. Oktober, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 17 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 20 Runden à 1,549 km (= 30,980 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	34.32,192 min = 53,856 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	20	+ 1,454 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 2,211 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	20	+ 12,132 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 31,200 s
6.	Benoit Paturel (F)	Honda	20	+ 56,020 s
7.	Ben Watson (GB)	Yamaha	20	+ 58,077 s
8.	Tom Koch (D)	KTM	20	+ 1.05,634 min
10.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	20	+ 1.13,668 min
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	20	+ 1.16685 min

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings	555 Punkte
2.	Romain Febvre	531
3.	Tim Gajser	528
4.	Jorge Prado	457
5.	Antonio Cairoli	419
6.	Jeremy Seewer	411
7.	Pauls Jonass	376
15.	Henry Jacobi	145
17.	Arnaud Tonus	119
24.	Tom Koch	53

1.	KTM	662Punkte
2.	Honda	537
3.	Kawasaki	536

MOTOCROSS-GP TRENTINO/MX2

Pietramurata (I): 24. Oktober, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 17 Grad. **1. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	20	34.46,430 min = 53,488 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	20	+ 2,789 s
3.	Isak Gifting (S)	GasGas	20	+ 9,063 s
4.	Ruben Fernandez (E)	Honda	20	+ 18,322 s
5.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	20	+ 20.012 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	20	+ 30,797 s
7.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	20	+ 31,889 s
8.	René Hofer (A)	KTM	20	+ 32,782 s
14.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	20	+ 55,572 s
20	Mike Gwerder (CH)	KTM	20	+ 1.18273 min

Pietramurata (I): 24. Oktober, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 17 Grad. **2. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 20 Runden à 1,549 km (= 30,980 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	20	34.53,616 min = 53,271 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	20	+ 1.183 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	20	+ 25,585 s
4.	Ruben Fernandez (E)	Honda	20	+ 29,065 s
5.	René Hofer (A)	KTM	20	+ 36,189 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	20	+ 51,411 s
7.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	20	+ 51,596 s
13.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	20	+ 1.31,743 min
19.	Michael Sandner (D)	KTM	19	+ 1 Runde
20.	Mike Gwerder (CH)	KTM	19	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

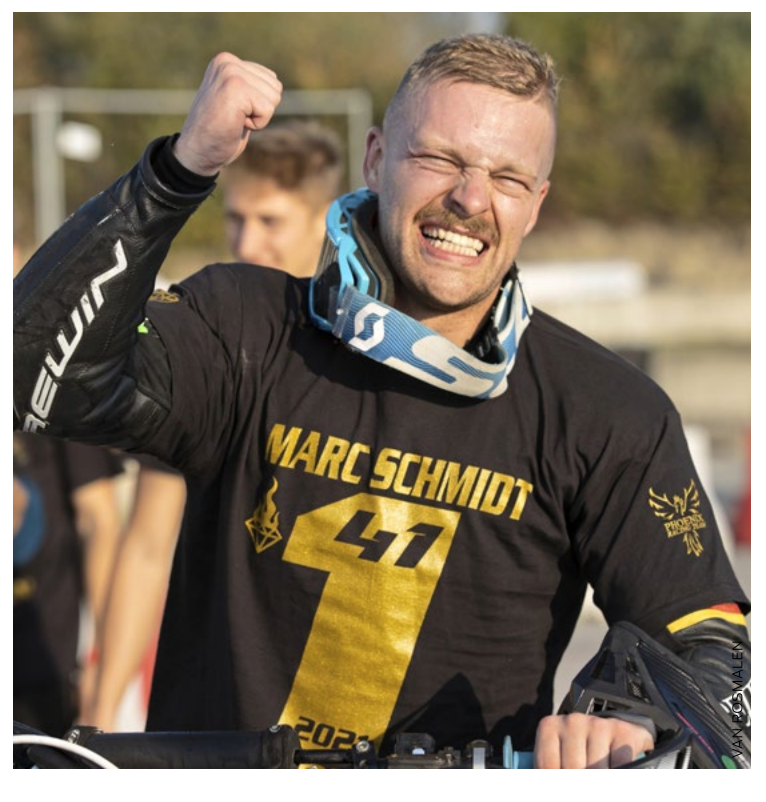
1.	Maxime Renaux	563 Punkte
2.	Jago Geerts	471
3.	Tom Vialle	467
4.	Mattia Guadagnini	443
5.	Jed Beaton	429
6.	René Hofer	393
7.	Thibault Benistant	366
10.	Simon Längenfelder	245
24.	Lion Florian (D)	29
28.	Michael Sandner	17

1.	KTM	626 Punkte
2.	Yamaha	622
3.	Husqvarna	477

„Verhandlungen in alle Richtungen“

Der neue Supermoto-Weltmeister Marc-Reiner Schmidt erklärt in MSa, wie er den Titel trotz der Attacke von Thomas Chareyre und mit gebrochenem Fuß gewinnen konnte, und spricht über einen möglichen Wechsel in 2022.

Von: **Thomas Schiffner**



VAN ROSMALEN

Sie sind mit 17 Punkten Vorsprung auf Thomas Chareyre zum WM-Finale nach Castelletto gefahren. Wie gespannt oder entspannt waren Sie vor dem Rennen?
Es war ein großartiges Gefühl, erstmals in meinem Leben mit einem Vorsprung an ein WM-Finale zu reisen. Ich konnte es kaum erwarten. Anspannung war auch dabei, weil es noch 81 Punkte zu holen gab.

Chareyre hat Sie schon beim ersten Lauf am Samstag hart attackiert. Sein zweiter Angriff im zweiten Lauf führte zum Sturz und zu dem Mittelfußbruch. War das ein Rennunfall, oder unterstellen Sie ihm Absicht?
Es war definitiv Absicht, wie man auf verschiedenen Videos sehen kann. Ich fahre gerne hart und habe auch nichts gegen Berührungen. Aber wenn man seinem Gegner so in sein Motorrad fährt, dass der keine Chance hat, darauf sitzen zu bleiben, ist das was anderes. Vor allem, wenn man es mehrfach macht, bis es „funktioniert“…

Um den Titel zu holen, mussten Sie im dritten Lauf fahren und punkten. Wie war das mit gebrochenem Fuß möglich?
Das war nicht einfach und vor allem sehr schmerzhaft. Aber um mich von einem WM-Titel abzuhalten, für den ich mein ganzes Leben hart gearbeitet habe, braucht es mehr als einen gebrochenen Fuß! Ich danke Michael Lofy von profifit.athletic, der meinen Fuß wieder in Stellung gebracht und getaped hat.

Erwarten Sie, dass sich dieses Duell mit Beginn der Saison 2022 fortsetzt?
So wie Tom in Castelletto gefahren ist, wird es definitiv nicht weitergehen. Er wollte es auf einen Protest gegen mich anlegen, wegen unfairer Fahrweise, weshalb ich nach Lauf 2 zur Jury musste. Nachdem ich die Videos von Toms Attacke gegen mich gezeigt habe, war für die Rennleitung und die Jury klar, dass es von Toms Seite definitiv keinen Protest geben kann. Ich wurde gefragt, ob ich gegen Tom Protest einlegen möchte. Das habe ich verneint.

> „Um mich von einem WM-Titel abzuhalten, für den ich mein ganzes Leben hart gearbeitet habe, braucht es mehr als einen gebrochenen Fuß.“
>
> Marc-Reiner Schmidt

Sie fahren die italienische und die Weltmeisterschaft in einem italienischen Team. In der DM geben Sie nur Gastauftritte. Hat man im Supermoto als Deutscher in einem deutschen Team keine Erfolgschancen?
In Italien wird Supermoto und generell Motorsport ganz anders gelebt als in Deutschland. Daher sind in Italien die Werksteams und deutlich mehr und größere Sponsoren am Start. Das Niveau in Italien ist auch deutlich höher als in Deutschland.

Das halbe WM-Feld, auch Multi-Weltmeister Chareyre, startet auf der italienischen TM. Ist dies das einzige konkurrenzfähige Motorrad im Supermoto?
Die TM ist für mich *das* Supermoto-Motorrad! Eine speziell für Supermoto entwickelte Rennmaschine! Mit der komme ich so gut zurecht wie mit keiner anderen. Es gibt dennoch einige Teams, die mit großem Aufwand die anderen Bikes, wie Honda, Husqvarna, KTM und Yamaha, umbauen und für Supermoto präparieren. Meistens sind dann die TMs vorne.

Sie haben beim IDM-Finale in Hockenheim für Kiefer Racing in der Superbike-Klasse auf BMW einen Gastauftritt bestritten und dabei ein gutes Bild abgegeben. Bahnt sich da eine neue Karriere an?
Sag niemals nie! Es war eine super Erfahrung für mich, gleich bei den schnellsten Jungs mitzufahren. Leider hat es zeitbedingt davor nicht geklappt zu testen. Somit hatten wir viel Arbeit, in den Freitrainings alles möglichst gut abgestimmt zu bekommen. Es war auch sehr viel Neuland für mich dabei, mit Data Recording und allem drumherum. Ich saß das erste Mal auf einem Superbike an diesem Wochenende. Im zweiten Lauf bin ich bis auf zwei Sekunden an die Zeiten von Reiterberger und Co. rangekommen. Das war dann schon ein kleiner Erfolg für mich und das Kiefer Racing Team. Die haben mich exzellent in das Team aufgenommen und haben mir den bestmöglichen Support vor Ort zur Verfügung gestellt. Nicht zu vergessen Tommy Wagner Motorrad GmbH, der dieses Jahr nicht nur als privater Sponsor bei mir eingestiegen ist, sondern mir zusätzlich noch zeitweise eine BMW S 1000 RR zum Trainieren zur Verfügung stellt und das ganze Projekt eingefädelt hat.

Auf welchen Rennstrecken wird man Sie in der nächsten Saison sehen?
Ich werde auf allen Strecken zu sehen sein, egal ob Supermoto, Superbike oder Motocross! Verhandlungen in alle Richtungen sind am Laufen, Ihr könnt gespannt sein! ■

Marc-Reiner Schmidt

Geburtstag: 25. Oktober 1995
Geburtsort: Friedrichshafen
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2014: Schweizer Meister Prestige
2015: Supermoto-Europameister
2015–2020: Sechsfacher int. italienischer Meister
2015, 2018, 2019, 2021: Sieger beim Superbiker in Mettet (B)
2016: Vizeweltmeister
2017: Supermoto-WM Platz 3
2018: Int. Deutscher Meister
2020: Vizeweltmeister
2021: Supermoto-Weltmeister

MOTOR SPORT aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



ASTON MARTIN *DB11 V12 AMR*, Neuwagen, 100 km, 470 KW (639 PS), heritage racing green, 255.890,- €. Verbr. l/100 km: 8,5 außero., 16,6 innero., 11,4 komb., CO2 265 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57348

Bentley



Bentley Mulsanne, 10/11, 68000 km, anthrazitmet., Wartung neu, unfallfrei, Scheckheft, 105.000,- €. Inzahlungnahme mögl. Tel. 0172/4310800



BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



BMW M4 - Cabrio Edition 30 Jahre, Bj. 2018, erst 3440 km, dt. Auslieferung, 1 von 300, 450 PS / 331 kW. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, E-Mail: info@axelschuette.de H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



1956/59 BMW 507 / 503 Cabrio, restauriert / gut original ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, cargold.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H



De Tomaso



1967/78 De Tomaso Pantera / Mangusta - authentisch ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, cargold.com H

Ferrari

Ferrari Testarossa gesucht! www.springbok.de, Tel. 0171/4167106 H

Ford

Ford GT gesucht, Tel. 0171-4167106, www.springbok.de H

Jaguar



Jaguar E Roadster, V 12, Autom., 7/74, dunkelblau, Leder blau, Classic Data 2, VB 95.000,- €. Tel. 0172/4310800

Lamborghini



Countach von privat zum Kauf gesucht. Für weitere Details erreichen Sie mich gern unter Tel. 0511-6264617

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



SL 500 R129 Mopf1, AMG Paket, Bose, Pano, Sammlungsauflösung: Bj. 9/1998, US-Sondermodell "Sport", 42500 mls, 320 PS, firnweiß, 1 Vorbesitzerin, Alu, Klima, Glas- Hardtop, Mike Sanders konserviert, seit Reimport in 2015 im Besitz, VB 42.500,- €. 46286 Dorsten, Tel. 0151/11566257

mehr: motor-klassik.de Nr. 57400



S 400 d 4 Matic, neue S-Klasse, 12/20, 10000 km, schwarzmet., alle Extras, 115.000,- €, Mwst. ausw., Inzahlungn. möglich. Tel. 0172/4310800

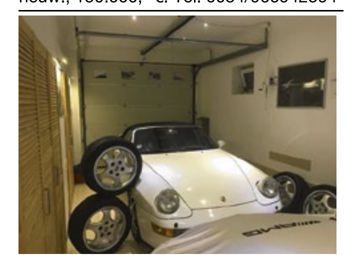


Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



Porsche

993 Carrera S4, Bj. 98, orig. 23000 km, neuw., 150.000,- €. Tel. 0034/966942594



968 Cabrio, ca. 20.000,- € Rechn. orig., Orig.Lack, H-Kennz., TÜV, Reifen und Lack NEU, VB 38.900,- €. Tel. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57435



991 GT 2 RS Clubsport, Rennwagen 1 von 200, Neuwagen, 485.000,- €. Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

www.Rennsportshop.com

Suche 991 Targa Sauger, Bj. 14-15, bis max. 30.000 km. Tel. 0171/2305545

Smart

www.berlin-tuning.com H



Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Verschiedene Marken



Fuchs Formel Vau, Ende 60er, 11.900,- €. Tel. 0157/85806002



Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH



Kaufgesuche

Kaufe Ihren gepflegten Oldtimer, schnelle und unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0175/5473003



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 46/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



DANIEL REINHARD

Rund 500 Menschen pilgerten am 50. Todestag zum Grab von Jo Siffert auf dem Friedhof Saint-Léonard in Fribourg (CH)

Nie vergessen

zum 50. Todestag von Jo Siffert
MSa 46/2021

Wenn nach so langer Zeit alle noch lebenden Wegbegleiter vereint am Grabe stehen, zeugt das von viel Loyalität und Freundschaft. Diese unglaubliche Anteilnahme kommt nicht allein von sportlichen Erfolgen. Dazu braucht es mehr. Siffert stammte aus armen Verhältnissen und rackerte sich mühsam nach ganz oben. Leider wurde er auf seinem Höhepunkt aus dem Leben gerissen. Doch was er in seinen Jahren mit nichts erreicht hatte, sucht seinesgleichen. Er war Rennfahrer aus Leidenschaft und wusste genau, welche Opfer er bringen musste. Und er ließ seine Förderer nie im Stich. So fühlte er sich Porsche verpflichtet und wechselte nicht zu Ferrari, obwohl er dort F1 und Sportwagen unter einem Dach gehabt hätte. Zu seinen ganz kleinen Förderern zählt auch mein Vater, der ihm nach einer Nichtqualifikation in Monaco die Rückreise finanzierte. Nie wurde diese Hilfe vergessen.

Daniel Reinhard
CH-6072 Sachseln

Seid nicht traurig!

zum Tod von Reinhold Roth
MSa 45/2021

Mehr als 31 Jahre nach seinem Unfall hat Reinhold Roth sein Siechtum beendet. In der Kirche war noch Platz für mich. Der helle barocke Raum war würdig. Vor dem Altar stand seine Urne. Blumen und Kerzen schmückten den Platz. Aber auch schöne Bilder, seine Rennkombi und sein Helm lagen da. Der Gottesdienst, von einer andächtigen Gemeinde verfolgt, wurde von soulartiger Musik umrahmt. Ein Film wurde eingespielt, die Stationen seines sportlichen Erfolges. Predigt und Wortäußerungen waren Teil der dreistündigen Abschiednahme. Nach der Vertretung der Rennfahrer durfte ich auch sprechen, ganz spontan, für seine Fans. Reinhold war in seiner Gemeinde eine geachtete Persönlichkeit. Auf der Gedenkkarte stand: „Seid nicht traurig, mir geht es gut. Denkt lieber an mich mit einem Lächeln im Herzen." Ja, Reinhold, ich bin sehr dankbar, dass ich das alles, auch den Abschied von dir, erleben durfte!

Karl-Ernst Müller
D-08056 Zwickau

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



2. November: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
13. November: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 29. Oktober		
22.00	24h-Rennen Le Mans 2021, Highlights	Eurosport 1
Samstag, 30. Oktober		
07.35	SW of Nations Manchester, 1. Tag (Wh.)	Sport 1+*
10.05	Supercars Sydney, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.30	SW of Nations Manchester, 2. Tag (Wh.)	Sport 1+*
12.45	WEC 6h Bahrain, ganzes Rennen **LIVE**	Eurosport 1
13.50	Rallye-WM Spanien, Highlights	Sport 1+*
14.00	Porsche Carrera Cup Magazin, Hockenheim	Sport 1
22.30	WEC 6h Bahrain, Highlights	Eurosport 1
Sonntag, 31. Oktober		
02.40	Supercars Sydney, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
06.20	Supercars Sydney, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
12.00	MX2-WM Pietramurata, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	MXGP-WM Pietramurata, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
ab 14.55	Supercars Sydney, 1.–3. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
15.00	MX2-WM Pietramurata, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	MXGP-WM Pietramurata, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
18.30	NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE**	Sport 1+*
21.15	Porsche GT Magazin	Sport 1
21.15	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.00	WEC 6h Bahrain, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Samstag, 30. Oktober		
07.25	Super Formula Suzuka, Qualifying **LIVE**	redbull.tv
ca. 11.25	Ital. Formel 4 Monza, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
13.30	Hard-Enduro-WM, Getzen Rodeo **LIVE**	redbull.tv
ca. 13.30	EuroNASCAR Pro Vallelunga, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
15.30	WEC 6h Bahrain, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 16.30	EuroNASCAR 2 Vallelunga, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 31. Oktober		
05.45	Super Formula Suzuka, Rennen **LIVE**	redbull.tv
ca. 10.00	Ital. Formel 4 Monza, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 10.25	EuroNASCAR 2 Vallelunga, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 12.05	Ital. Formel 4 Monza, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 13.55	EuroNASCAR Pro Vallelunga, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

28.–30.10.	DRM, AvD-Sachsen-Rallye Zwickau	D
30.10.	Langstrecken-WM (WEC), 6h Bahrain	BRN
30.10.	Rundstrecken-Challenge Nürburgring, 3h-Rennen	D
30./31.10.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Martinsville	USA
30./31.10.	Supercars Australien, Sydney (1)	AUS
30./31.10.	NASCAR Euro Series, Vallelunga	I
30./31.10.	Italienische GT/Formel 4, Monza	I
31.10.	Super Formula, Suzuka	J

Motorrad

27.10.	Motocross-WM, Pietramurata (2)	I
29./30.10.	Hard Enduro-WM, Getzen Rodeo Drebach	D
30./31.10.	Seitenwagen-WM, Estoril	P
31.10.	Motocross-WM, Pietramurata (3)	I

Vorschau



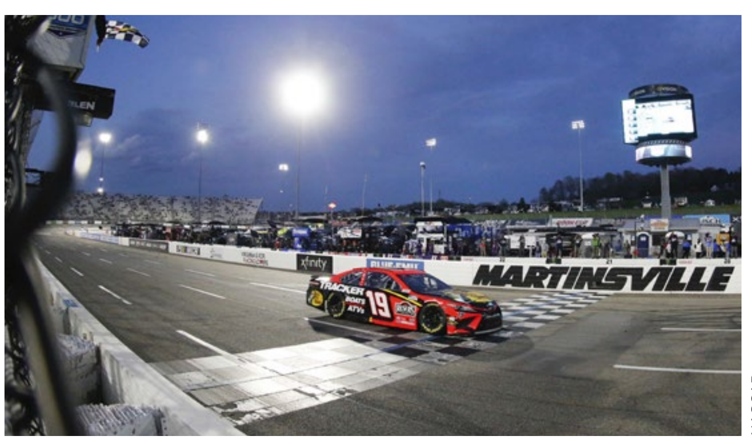
XPB

WEC – 6h-Rennen in Bahrain: Der erste Teil des doppelten Saisonfinales



ADAC

DRM – Sachsen-Rallye: Der große Saisonabschluss der nationalen Rallye-Liga



NASCAR

NASCAR – Martinsville: Wer schnappt sich die letzten Tickets für das Finale?


WALTERS

Gespann-WM: Holt Markus Schlosser beim großen Finale in Estoril den Titel?